TP 13198F

LES TRANSPORTS AU CANADA 2002

RAPPORT ANNUEL

Transports Canada Transport Canada

Canada

103-04955/
TP 13198F

LES TRANSPORTS AU CANADA 2002

RAPPORT ANNUEL

Transports Canada Transport Canada

Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2002

Cat. No. T1-10/2002F
ISBN 0-662-88878-2

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2002"

Minister of Transport | Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

3/5/03

Son Excellence la très honorable Adrienne Clarkson, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0A1

Excellence,

C'est avec grand plaisir que je vous présente le septième *Rapport annuel* sur la situation des transports au Canada. Ce rapport est produit conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*.

Ce rapport, ainsi que les six précédents, fournit de l'information utile pour comprendre les défis identifiés dans **Droit devant**, la vision d'avenir pour notre réseau de transport que j'ai rendue public plus tôt cette année. **Droit devant** propose pour notre système de transport un cadre visionnaire à entériner pour maintenir notre prospérité et notre qualité de vie au cours de la prochaine décennie et des années subséquentes, des orientations stratégiques pour aborder les questions clés ainsi que des modifications législatives dans certains domaines.

Ce rapport donne un aperçu des tendances et des facteurs qui influent sur les besoins de transport pouvant découler aussi bien des exigences des activités socio-économiques que de l'évolution du marché. Il permet aussi de comprendre les défis que notre réseau de transport national devra relever. Ce rapport se veut un guide pour comprendre les attentes vis-à-vis du réseau de transport canadien et des pressions exercées sur son efficacité. Le rôle et la situation du secteur des transports doivent être analysés de façon continue à l'aide des dernières données disponibles sur le réseau de transport du Canada.

Le transport est d'une importance fondamentale pour le Canada puisqu'il soutient les activités sociales et économiques.

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'expression de ma très haute considération.

L'honorable David M. Collenette, C.P., député

TABLE DES MATIÈRES

Page

Points saillants du rapport i

1. Introduction 1

2. Transports et économie 3
Performance économique du Canada 3
Urbanisation et migrations pour se rendre au travail 5
Commerce international et flux des échanges commerciaux 7
Tourisme 8
Emploi 9
Consommation d'énergie 9
Productivité et évolution des prix dans le secteur des transports 9
Importance des transports pour l'économie canadienne 9

3. Dépenses des gouvernements en transport 13
Dépenses publiques consacrées aux transports 13
Des recettes de transport par ordre de gouvernement 16
Aperçu des dépenses et des recettes par mode 17

4. Sécurité et sûreté des transports 19
La sécurité des transports 20
Sûreté des transports 27

5. Les transports et l'environnement 31
Les impacts environnementaux des transports 31

6. Transport ferroviaire 41
Événements majeurs en 2002 41
Infrastructure 41
Structure de l'industrie 42
Emploi 43
Énergie 43
Transport des marchandises 44
Trafic des voyageurs 47
Prix, productivité et résultats financiers 48

7. Transport routier 49
Événements majeurs en 2002 49
Infrastructure 50
Structure de l'industrie 50
Transport des passagers 53
Transport des marchandises 54
Prix, productivité et résultats financiers 57

TABLE DES MATIÈRES (suite)

8. Transport maritime 59
Événements majeurs en 2002 59
Infrastructure 60
Structure de l'industrie 66
Transport maritime des passagers 69
Transport des marchandises 70

9. Transport aérien 75
Événements majeurs en 2002 75
Infrastructure 78
Structure de l'industrie 80
Transport du fret 82
Transport des passagers 83

LISTE DES TABLEAUX

	Titre	Page
2.	**Transports et économie**	
2-1 :	Indicateurs économiques généraux, 2002	3
2-2 :	Croissance économique des provinces, 2001/02	5
2-3 :	Travailleurs dans les centres-villes et les banlieues, cinq principales régions métropolitaines de recensement, 2001	6
2-4 :	Mode de transport habituel pour se rendre au travail, cinq principales régions métropolitaines de recensement, 2001	6
2-5 :	Sommaire des voyages internationaux, 2002	8
2-6 :	Transport commercial en termes de pourcentage du PIB, 2002	10
2-7 :	Demande de transport en pourcentage du produit intérieur brut, 2002	10
2-8 :	Transport commercial par province et territoire, 2001	11
2-9 :	Total des dépenses personnelles consacrées aux transports par province, 2001	11
3.	**Dépenses des gouvernements en transport**	
3-1 :	Dépenses et recettes des gouvernements liées aux transports	13
3-2 :	Dépenses fédérales de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations, 1998/99 à 2002/03	14
3-3 :	Subventions et contributions fédérales directes par mode, 1998/99 à 2002/03	15
3-4 :	Recettes publiques provenant des usagers des transports, 1998-1999 à 2002-2003	16
3-5 :	Dépenses et recettes de transport par mode et par palier de gouvernement	17
4.	**Sécurité et sûreté des transports**	
4-1 :	Sommaire des données sur la sécurité des transports par mode, 2001 et 2002	20
4-2 :	Événements maritimes, 2001 et 2002	24
5.	**Les transports et l'environnement**	
5-1 :	Émissions provenant des activités de Transports Canada	34
6.	**Transport ferroviaire**	
6-1 :	Les compagnies de chemin de fer au Canada, 2002	41
6-2 :	Rationalisation du réseau ferroviaire au Canada, 2002	42
6-3 :	Recettes dans l'industrie du transport ferroviaire, 2000 et 2001	43
6-4:	Niveau d'emploi dans l'industrie du transport ferroviaire, 2000 et 2001	43
6-5 :	Production du secteur ferroviaire en termes de millions de tonnes-kilomètres payantes, 2000 et 2001	44
6-6 :	Consommation de carburant du secteur ferroviaire, 2000 et 2001	44
6-7 :	Indicateurs financiers des compagnies ferroviaires d'intérêt local	48
7.	**Transport routier**	
7-1 :	Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le segment du marché, 1999 – 2001	51
7-2 :	Répartition des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 2000 – 2001	51
7-3 :	Répartition des activités des véhicules selon le type, 2001	54
7-4 :	Consommation de carburant des véhicules, 2001	55
7-5 :	Statistiques sur les camions, 2001	55
7-6 :	Véhicules-kilomètres parcourus selon le type de configuration de camion, 2001	56
7-7 :	Utilisation typique au Canada des camions moyens et lourds, 2001	56
7-8 :	Indicateurs des réseaux de transport en commun de certaines provinces, 2001	58
8.	**Transport maritime**	
8-1 :	Classification des ports au 31 décembre 2002	61
8-2 :	Ports de pêche par type de gestion et par région, 3 janvier 2003	63
8-3 :	Ports de plaisance dessaisis par région, au 3 janvier 2003	63
8-4 :	Preneurs des ports de plaisance dessaisis, 3 janvier 2003	64
8-5 :	Ports pour petits bateaux de plaisance selon le type de gestion, 3 janvier 2003	64
8-6 :	Résultats financiers des administrations de pilotage, 2002	64
8-7 :	Nombre total des missions de pilotage et missions par pilote, 2002	64
8-8 :	Recettes et dépenses budgétées de la Garde côtière canadienne, 2002-2003	65
8-9 :	Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2001 et 2002	66
8-10 :	Trafic par marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2001 et 2002	66

	Titre	Page
8-11 :	Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1999-2000 à 2001-2002	66
8-12 :	Flotte immatriculée au Canada par type, 1982, 1992, 2002	67
8-13 :	Conférences maritimes ayant desservi le Canada en 2002	68
8-14 :	Trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports canadiens, 2001 et 2002	70
8-15 :	Statistiques du trafic maritime au Canada, par secteur, 2000 et 2001	70
8-16 :	Proportion de navires battant pavillon canadien dans les échanges maritimes du Canada, 2001	70
8-17 :	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 2000 et 2001	71
8-18 :	Flux maritimes intérieurs par région du Canada, 2001	71
8-19 :	Parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien, 2000 – 2001	72
8-20 :	Trafic de ligne par région, 2001	72
8-21 :	Échanges maritimes du Canada avec les États-Unis, 2000 – 2001	72
8-22 :	Trafic maritime du Canada à destination des États-Unis, 2001	73
8-23 :	Trafic canadien en provenance des États-Unis, 2001	73
8-24 :	Commerce maritime entre le Canada et les pays d'outre-mer, 2000 – 2001	73
8-25 :	Trafic maritime du Canada à destination d'outre-mer, 2001	74
8-26 :	Trafic maritime du Canada en provenance d'outre-mer, 2001	74
8-27 :	Valeur du mode maritime dans le commerce international canadien, 2001	74
9.	**Transport aérien**	
9-1 :	Aéroports terrestres canadiens pouvant accueillir des aéronefs à voilure fixe, 2002	78
9-2 :	Résultats financiers de NAV Canada, 2001 et 2002	79
9-3 :	Trafic des passagers aériens, 1998-2002	83

LISTE DES FIGURES

	Titre	Page
2.	**Transports et économie**	
2-1 :	Croissance du PIB réel par principal secteur, 1997 – 2002	4
2-2 :	PIB réel, Canada versus autres régions, 1998 – 2002	4
2-3 :	Type de navette au travail dans toutes les régions métropolitaines de recensement, 1981, 1991 and 2001	6
2-4 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les États-Unis, 1990 – 2002	7
2-5 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, 1990 – 2002	8
3.	**Dépenses des gouvernements en transport**	
3-1 :	Dépenses locales et provinciales en transport par habitant, 1990 – 1997 versus 1998 – 2001	16
4.	**Sécurité et sûreté des transports**	
4-1 :	Suivi de la « sécurité » des modes, 2002	20
4-2 :	Accidents aux passages à niveau et accidents résultant d'intrusions, 1993 – 2002	21
4-3 :	Diminution du nombre de passagers tués en proportion de l'augmentation du port de la ceinture de sécurité, 1988 – 2001	23
4-4 :	Mesures de sécurité les mieux connues des Canadiens	27
5.	**Les transports et l'environnement**	
5-1 :	Émissions de GES du secteur des transports au Canada, 2000	31
5-2 :	Émissions de GES de l'essence routière, 1980 – 2001	33
5-3 :	Émissions de GES du carburant diesel routier, 1980 – 2001	33
5-4 :	Émissions de GES du carburant aviation, 1980 – 2001	33
5-5 :	Émissions de GES du carburant diesel ferroviaire, 1980 – 2001	33
5-6 :	Émissions de GES du fuel marin, 1980 – 2001	33
5-7 :	Évolution des émissions des activités de Transports Canada entre 1998-1999 et 2001-2002	34
7.	**Transport routier**	
7-1 :	Ventes annuelles de camions de classe 8 au Canada, 1990-2002	52
7-2 :	Recettes totales selon leur source – Secteur du transport en commun, 2001	53
7-3 :	Ensemble du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, tonnes-kilomètres annuelles, 1987-2001	56
8.	**Transport maritime**	
8-1 :	Parts du trafic par groupe de ports, 2001	62

LISTE DES TABLEAUX DE L'ADDENDA

Les tableaux de l'addendum sont disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca.

	Title	*Page*
2.	**Transports et économie**	
A2-1 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis par mode, 1993-2002	A6
A2-2 :	Échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les États-Unis, par mode et par secteur, 1997-2002	A8
A2-3 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis, par province, 2001-2002	A8
A2-4 :	Commerce via les routes entre le Canada et les É.-U. selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2002	A8
A2-5 :	Échanges commerciaux transfrontaliers Canada/É.-U., principaux flux nord-sud, 2002	A9
A2-6 :	Exportations du Canada vers des pays autres que les États-Unis selon les principaux flux d'échanges, 2002	A9
A2-7 :	Importations du Canada en provenance de pays autres que les États-Unis selon les principaux flux d'échanges, 2002	A9
A2-8 :	Exportations canadiennes par groupe de pays, 2001 et 2002	A10
A2-9 :	Importations du Canada par groupe de pays, 2001 et 2002	A10
A2-10 :	Dépenses touristiques au Canada, 1997-2001	A10
A2-11 :	Compte des voyages du Canada et tarifs voyageurs, 1998-2002	A11
A2-12 :	Voyages intérieurs au Canada, 1997-2001	A12
A2-13 :	Voyages intérieurs par mode de transport et par but, 2001	A13
A2-14 :	Sommaire des voyages internationaux, 1998-2002	A13
A2-15 :	Touristes en provenance de pays autres que les É.-U., 1998-2002	A14
A2-16 :	Voyages d'une nuit ou plus des Canadiens aux É.-U. par États choisis	A15
A2-17 :	Voyages d'une journée des Canadiens aux É.-U. par États choisis	A15
A2-18 :	Voyages outre-mer des Canadiens par pays choisis	A16
A2-19 :	But des voyages au Canada et aux É.-U.	A16
A2-20 :	But des voyages outre-mer	A16
A2-21 :	Emploi dans le secteur des transports, 1996-2002	A16
A2-22 :	Emploi dans l'industrie ferroviaire, 1996-2001	A16
A2-23 :	Rémunération annuelle moyenne dans l'industrie du transport ferroviaire, 1996-2001	A17
A2-24 :	Emploi dans l'industrie du camionnage, par région, 1996-2001	A18
A2-25 :	Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 1996-2002	A19
A2-26 :	Emploi dans les services de taxi et de limousine, par province, 1996-2002	A19
A2-27 :	Nombre de chauffeurs de taxi et de limousine dans chaque province	A19
A2-28 :	Employés à temps plein dans l'industrie de l'autobus, 1996-2001	A19
A2-29 :	Emploi dans le transport urbain par région, 1996-2001	A19
A2-30 :	Salaire annuel moyen dans l'industrie du transport par autobus, 1996-2001	A20
A2-31 :	Emploi dans les administrations portuaires canadiennes, 1998-2002	A20
A2-32 :	Nombre annuel moyen d'emplois dans l'industrie du transport maritime, 1996-2002	A20
A2-33 :	Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 1996-2001	A20
A2-34 :	Emploi par catégorie, corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, 1996-2002	A20
A2-35 :	Emploi dans les administrations de pilotage (AP) canadiennes, 1996-2002	A21
A2-36 :	Emploi dans les associations d'employeurs maritimes, 1996-2002	A21
A2-37 :	Données du recensement sur l'emploi des débardeurs	A21
A2-38 :	Coûts annuels de main-d'œuvre par employé, transporteurs maritimes établis au Canada, 1996-2000	A22
A2-39 :	Emploi dans l'industrie du transport aérien, 1996-2001	A22
A2-40 :	Emploi dans les aéroports du réseau national d'aéroports, 1998-2002	A22
A2-41 :	Emploi dans le secteur des arrangements de voyages et des réservations, 1996-2002	A23
A2-42 :	Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 1996-2001	A23
A2-43 :	Autres emplois directs reliés aux transports, 1996-2002	A23
A2-44 :	Emploi lié au transport dans les ministères et organismes fédéraux	A24
A2-45 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par mode, 1996-2002	A24
A2-46 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage, par région, 1996-2002	A24
A2-47 :	Conflits de travail par mode de transport, 1996-2002	A25
A2-48 :	Consommation totale d'énergie dans l'économie canadienne, par secteur, 1990-2001	A25
A2-49 :	Consommation d'énergie par type et mode, 1990-2001	A26
A2-50 :	Consommation totale d'énergie dans le secteur des transports par province, 1990-2001	A27
A2-51 :	Consommation d'énergie dans le secteur routier par province, 1990-2001	A27
A2-52 :	Consommation d'énergie dans le secteur de l'aviation par province, 1990-2001	A27
A2-53 :	Consommation d'énergie dans le secteur des pipelines par province, 1990-2001	A28

	Title	Page
A2-54 :	Consommation d'énergie dans le secteur maritime par province, 1990-2001	A28
A2-55 :	Consommation d'énergie dans le secteur ferroviaire par province, 1990-2001	A28
A2-56 :	Prix du pétrole brut – $CAN et US le baril, 1990-2002	A29
A2-57 :	Prix au détail de l'essence ordinaire sans plomb – villes choisies, 1990-2002	A29
A2-58 :	Prix au détail du diesel routier – villes choisies, 1990-2002	A29
A2-59 :	Composantes du prix au détail des carburants routiers – moyennes nationales 2002	A30
A2-60 :	Prix d'autres carburants de transport, 1990-2002	A30
A2-61 :	Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 1996-2001	A31
A2-62 :	Structure des coûts des entreprises de transport, 1996-2001 (pourcentage des coûts totaux)	A31
A2-63 :	Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 1996-2001	A32
A2-64 :	Résultats financiers des entreprises de transport	A33
A2-65 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports	A34

3. Dépenses des gouvernements en transport

A3-1 :	Dépenses brutes et nettes des gouvernements en transport	A35
A3-2 :	Dépenses fédérales de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations, 1996-1997 à 2002-2003	A36
A3-3 :	Subventions et contributions fédérales directes par mode, 1995-1996 à 2002-2003	A37
A3-4 :	Recettes publiques provenant des utilisateurs des transports, 1994-1995 à 2002-2003	A38
A3-5 :	Dépenses et recettes de transport par mode et par palier de gouvernement	A39
A3-6 :	Répartition des dépenses provinciales, territoriales et locales de transport par province, 1990-1991 à 2001-2002	A40

4. Sécurité et sûreté des transports

A4-1 :	Accidents de transport par mode, 1997-2002	A53
A4-2 :	Chemins de fer de compétence fédérale, 1997-2002	A54
A4-3 :	Accidents ferroviaires de compétence fédérale par province, 1997-2002	A55
A4-4 :	Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents aux passages à niveau et découlant d'intrusions, 1997-2002	A56
A4-5 :	Accidents corporels, morts et blessés	A56
A4-6 :	Taux d'accidents ayant fait des victimes (par milliard de véhicules-kilomètres), 2000 et 2001	A57
A4-7 :	Pourcentage de conducteurs blessés mortellement avec taux d'alcoolémie (>0 mg %) et nombre de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies, 1987-2001	A57
A4-8A :	Comparaison des conducteurs impliqués dans des collisions qui ont fait des morts et des blessés par rapport aux conducteurs ayant un permis, 2001	A57
A4-8B :	Comparaison des conducteurs impliqués dans des collisions qui ont fait des morts et des blessés par 100 000 conducteurs ayant un permis, 1999-2001	A58
A4-9A :	Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 1997-2001	A58
A4-9B :	Morts résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres par type de véhicule, 1997-2001	A58
A4-10 :	Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, selon le type de véhicule, 1997-2001	A58
A4-11 :	Victimes de la route par catégorie d'utilisateurs, 1997-2001	A58
A4-12 :	Sinistres maritimes, 1997-2002	A59
A4-13 :	Sinistres maritimes par région, 1997-2002	A60
A4-14 :	Petits navires canadiens participant à des activités de pêche commerciale, 1997-2002	A61
A4-15 :	Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents et taux d'accident par type d'exploitant, 1997-2002	A62
A4-16 :	Accidents d'aviation et morts, 1997-2002	A63
A4-17A :	Accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada par province, 1997-2002	A64
A4-17B :	Mouvements d'aéronefs et taux d'accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada par province, 1997-2002	A65
A4-18 :	Accidents à signaler mettant en cause des marchandises par mode et phase de transport, 1997-2002	A66
A4-19 :	Morts et blessés causés par des accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses, 1997-2002	A66
A4-20 :	Nombre total de morts et de blessés dans des accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses, 1997-2002	A66

6. Transport ferroviaire

A6-1 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990-2002	A67
A6-2 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2002	A67
A6-3 :	Recettes des chemins de fer, 1990-2001	A68
A6-4 :	Emploi dans les chemins de fer, 1990-2001	A68
A6-5 :	Consommation de carburant des chemins de fer, 1990-2001	A68

	Title	*Page*
A6-6 :	Recettes par tonnes-kilomètres, 1990-2001	A68
A6-7 :	Trafic reçu et expédié par les transporteurs de classe I en activité au Canada, 1996-2002	A69
A6-8 :	Tonnage provenant du secteur ferroviaire, 1990-2001	A69
A6-9 :	Total des envois annuels par wagons complets par produit, 1992-2002	A70
A6-10 :	Exportations et importations ferroviaires par produit, 1996-2002, milliers de tonnes	A72
A6-11 :	Exportations et importations ferroviaires par produit, 1996-2002, millions de dollars	A72
A6-12 :	Exportations ferroviaires par province d'origine, 1996-2002, milliers de tonnes	A73
A6-13 :	Exportations ferroviaires par province d'origine, 1996-2002, millions de dollars	A73
A6-14 :	Importations ferroviaires par province de dédouanement, 1996-2002, milliers de tonnes	A73
A6-15 :	Importations ferroviaires par province de dédouanement, 1996-2002, millions de dollars	A74
A6-16 :	Principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1996-2002, milliers de tonnes	A74
A6-17 :	Principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1996-2002, milliers de tonnes	A75
A6-18 :	Principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1996-2002, millions de dollars	A75
A6-19 :	Principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1996-2002, millions de dollars	A76
A6-20 :	Exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1996-2002, milliers de tonnes	A76
A6-21 :	Exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1996-2002, millions de dollars	A76
A6-22 :	Importations ferroviaires par port de dédouanement, 1996-2002, milliers de tonnes	A77
A6-23 :	Importations ferroviaires par port de dédouanement, 1996-2002, millions de dollars	A77
A6-24 :	Exportations et importations ferroviaires et maritimes, 1996-2002	A77
A6-25 :	Exportations ferroviaires et maritimes selon l'origine, 1996-2002	A77
A6-26 :	Exportations ferroviaires et maritimes par produit, 1996-2002	A78
A6-27 :	Importations ferroviaires et maritimes selon la destination, 1996-2002	A78
A6-28 :	Importations ferroviaires et maritimes par produit, 1996-2002	A78
A6-29 :	Voyageurs et voyageurs-kilomètres – VIA Rail et compagnies de chemin de fer de classe II, 1996-2001	A79
A6-30 :	Voyageurs des trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver, 1994-2002	A79

7. Transport routier

A7-1 :	Longueur du réseau routier au Canada, 1990-2002	A80
A7-2 :	Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage par région, 1990-2002	A80
A7-3 :	Répartition des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 1991-2001	A80
A7-4 :	Recettes totales des exploitants de services de transport en commun, 1995-2001	A81
A7-5 :	Tendance à long terme des transports en commun – passagers transportés et véhicules-kilomètres, 1981-2001	A81
A7-6 :	Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1995-2001	A81
A7-7 :	Exploitants de services de transport en commun, 1995-2001	A81
A7-8 :	Ensemble du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, tonnes-kilomètres annuelles, 1987-2001	A82
A7-9 :	Trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui par secteur et par province, 2001	A82
A7-10 :	Trafic international des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les principaux flux et la province, 2001	A82
A7-11 :	Camionnage pour compte d'autrui par secteur et groupe de produits, 2001	A82
A7-12 :	Les vingt principaux postes frontaliers pour les camions, 1999-2002	A83
A7-13 :	Les vingt principaux postes frontaliers pour les automobiles/autres véhicules, 1999-2002	A83

8. Transport maritime

A8-1 :	Nombre de ports sous le contrôle et l'administration de Transports Canada, par province, 1995-2002	A84
A8-2 :	Situation des ports régionaux, locaux et éloignés de Transports Canada	A84
A8-3 :	Profils des administrations portuaires canadiennes, 2001	A85
A8-4 :	Comparaison des résultats financiers des APC, 2000 et 2001	A86
A8-5 :	Résultats financiers des principaux ports, 1997-2001	A86
A8-6 :	Résultats financiers des ports de Transports Canada, 1997-1998 à 2001-2002	A86
A8-7 :	Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire du Canada, 2000-2001	A86
A8-8 :	Nombre total des missions de pilotage et missions par pilote, 1998-2002	A87
A8-9 :	Mouvements de marchandises sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1990-2002	A87
A8-10 :	Trafic par marchandise sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1993-2002	A87
A8-11 :	Aperçu des principaux services de traversier	A88
A8-12 :	Trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports canadiens, 1992-2002	A89

	Title	Page
A8-13 :	Statistiques du trafic maritime au Canada, par secteur, 1986-2001	A89
A8-14 :	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 1988-2001	A89
A8-15 :	Parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien, 1994-2001	A89
A8-16 :	Échanges maritimes du Canada avec les États-Unis, 1986-2001	A89
A8-17 :	Échanges maritimes outre-mer du Canada avec les États-Unis, 1986-2001	A89
A8-18 :	Importations/exportations maritimes totales, par produit, 2001	A90
9. Transport aérien		
A9-1 :	Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2001	A91
A9-2 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, dépenses par province, 1995-1996 à 2002-2003	A92
A9-3 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – projets approuvés en 2002	A93
A9-4 :	Frais d'améliorations aéroportuaires dans les aéroports du réseau national d'aéroports (RNA)	A94
A9-5 :	Lignes aériennes étrangères offrant des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada au 31 décembre 2002	A95
A9-6 :	Exploitants de services locaux qui offraient des services réguliers au 31 décembre 2002	A96
A9-7 :	Licences autorisées détenues au 31 décembre 2002	A96
A9-8 :	Résumé des licences et des permis du personnel au 31 décembre 2002	A96
A9-9 :	Licences et permis du personnel, par province au 31 décembre 2002	A97
A9-10 :	Profil de la flotte d'aéronefs de loisir au 31 décembre 2002	A97
A9-11 :	Marchandises transportées par des transporteurs aériens canadiens, par secteur, 1993-2001	A97
A9-12 :	Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993-2001	A97
A9-13 :	Valeur du commerce international du Canada par avion, 1997-2002	A97
A9-14 :	Exportations et importations par avion selon les régions du monde, 2001 et 2002	A98
A9-15 :	Recettes des passagers embarqués/débarqués, 2001	A98
A9-16 :	Changements dans les services aériens réguliers intérieurs en 2001 (25 sièges quotidiens au minimum)	A99
A9-17 :	Changements dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2001 (25 sièges quotidiens au minimum)	A99
A9-18 :	Changements aux services internationaux réguliers en 2001 (25 sièges quotidiens au minimum)	AI00
A9-19 :	Sièges-kilomètres quotidiens moyens par compagnie aérienne, secteur intérieur, décembre 2001 et 2002	AI00
A9-20 :	Sièges-kilomètres quotidiens moyens par région, secteur intérieur, décembre 2001 et 2002	AI0I
A9-21 :	Concurrence sur les liaisons intérieures au 31 décembre 2002	A102

LISTE DES FIGURES DE L'ADDENDA

	Title	Page
4. Sécurité et sûreté des transports		
A4-1 :	Accidents mortels par million de vols, 1980-2001	A66
6. Transport ferroviaire		
A6-1 :	Trafic intermodal – Rail, 1996-2001	A71
A6-2 :	Origine et destination du trafic intermodal intérieur, 1996-2001	A71
A6-3 :	Part du trafic intermodal – Rail, 1996-2001	A71
A6-4 :	Croissance du trafic CSWP et RSWP, 1996-2001	A71

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT

TRANSPORTS ET ÉCONOMIE CANADIENNE

- En 2002, l'économie canadienne s'est remise du ralentissement de 2001, le produit intérieur brut (PIB) affichant un taux de croissance réel de 3,4 %.
- L'amélioration des résultats économiques est attribuable à la vigueur des exportations et des dépenses des consommateurs, en particulier dans le secteur de l'automobile et de l'immobilier.
- La demande américaine de produits automobiles canadiens explique en grande partie la vigueur des exportations, tandis que les faibles taux d'intérêt expliquent la forte demande dans le secteur de l'immobilier qui, à son tour, a donné un élan à la construction résidentielle.
- Le taux de croissance du secteur tertiaire (3,4 %) a dépassé celui du secteur des biens (1,5 %).
- La valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine a fluctué entre 0,62 $US et 0,66 $US en 2002. Sa valeur moyenne durant l'année a néanmoins été de 2,5 % de moins de ce qu'elle était en 2001.
- L'indice des prix à la consommation a augmenté de 2,2 % en 2002, soit moins qu'en 2001. Les prix énergétiques pour l'année ont été inférieurs à ceux de 2001, mais les utilisateurs des services de transport ont payé 2,8 % de plus en 2002.
- En termes réels, le revenu personnel disponible a augmenté de 1,5 % en 2002.
- La population a augmenté de 1,0 %, et l'emploi de 2,2 % (335 000 emplois).
- L'Alberta a été la seule province en 2002 dont la croissance économique a été plus faible qu'en 2001. En revanche, la province de Terre-Neuve et du Labrador a affiché la plus forte croissance.
- Le recensement de 2001 montre un lien entre la proportion croissante de Canadiens qui vivent dans les centres urbains (10 000 habitants ou plus) et les 27 principales régions métropolitaines de recensement (RMR), et les changements survenus dans la façon dont les Canadiens se rendent quotidiennement au travail.
- La population dans le Golden Horseshoe de l'Ontario, la région de Montréal, le Lower Mainland de Colombie-Britannique et le couloir Calgary-Edmonton a augmenté de 7,6 % entre 1996 et 2001. Ailleurs au Canada, la croissance de la population n'a pas dépassé 0,5 %.
- Entre 1996 et 2001, le nombre d'habitants des RMR travaillant dans des municipalités avoisinantes a progressé de 63 %, tandis que le nombre d'emplois dans ces régions a augmenté de 8 %.
- Depuis 20 ans, le nombre de travailleurs qui migrent quotidiennement au sein des RMR a reculé de 10 %, alors que le nombre de ceux qui migrent entre le centre-ville et les municipalités avoisinantes, et entre les municipalités avoisinantes, a augmenté. Il y a aujourd'hui plus de gens qui travaillent dans les RMR par rapport à ceux qui y vivent.
- Les Canadiens ont parcouru en moyenne 7,2 kilomètres pour se rendre au travail en 2001, une hausse par rapport au recensement de 1996.
- Plus de 70 % des migrants journaliers dans les RMR ont utilisé un véhicule automobile pour se rendre au travail. Les grands centres métropolitains ont rapporté la plus forte proportion d'habitants qui empruntent les transports en commun et la plus faible proportion de ceux qui se rendent au travail en voiture.

- Les dépenses touristiques, notamment les dépenses consacrées aux transports ont régressé en 2001. Parmi les dépenses consacrées aux transports qui ont un rapport avec le tourisme, le transport aérien a affiché la baisse la plus importante. Les voyages nationaux et internationaux ont reculé en 2001 et les voyages internationaux ont été moindres en 2002.
- À l'exception du transport routier et du transport maritime, la demande énergétique des activités de transport a diminué en 2001.
- La productivité du secteur des transports a progressé de 1,9 % en 2001, ce qui a maintenu la hausse des prix en deçà du taux d'inflation.
- Les services de transport commerciaux ont représenté 4 % du PIB à valeur ajoutée du Canada. Par rapport au PIB des provinces/territoires, la hausse la plus significative a été observée au Manitoba, en Colombie-Britannique et au Nouveau-Brunswick. L'Ontario et le Québec rendent compte de près de 60 % des activités de transport commerciales saisies dans le PIB; l'Alberta et la Colombie-Britannique, près de 30 %.
- Les investissements dans les transports ont constitué 3,1 % du PIB en 2001.
- La demande finale globale liée aux transports a représenté près de 15 % des dépenses totales dans l'économie en 2001.

DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT

- Au cours de l'exercice 2001-2002, les dépenses consacrées au secteur des transports par tous les ordres de gouvernement se sont chiffrées à 19,2 milliards $, soit 1,2 milliard $ de plus qu'en 2000-2001. Tous les ordres de gouvernement ont contribué à cette hausse.
- Les droits et les recettes fiscales perçues par l'État auprès des utilisateurs des transports se sont chiffrés à 13,8 milliards $, soit 1,3 % de plus que l'année d'avant, et 74 % de ce montant provient des taxes sur le carburant routier.
- En 2002-2003, les dépenses fédérales directes dans les transports devraient se chiffrer à 1,7 milliard $, soit une hausse de 15 % par rapport à 2001-2002. Le gouvernement fédéral a continué de dépenser moins dans les activités d'exploitation, mais il a investi davantage dans les routes et les ponts, la sécurité, la sûreté et les politiques.
- En 2002-2003, l'ensemble des subventions et contributions directes du gouvernement fédéral devait diminuer pour passer à 784 millions $.
- Les gouvernements provinciaux, territoriaux et locaux ont consacré aux transports en 2001-2002 17,2 milliards $, dont environ 79 % aux routes et aux autoroutes.
- De plus, en 2001-2002, les gouvernements ont affecté 14 milliards $ aux routes, et les dépenses publiques consacrées aux services de transport en commun se sont chiffrées à 2,7 milliards $. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont dépensé 1,9 milliard $ dans les transports aérien, maritime et ferroviaire.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS

- En 2002, le Canada a continué d'améliorer la performance du système de transport en matière de sécurité. Le nombre d'accidents survenus dans chacun des modes a continué de reculer, avec un nombre annuel le plus faible des 25 dernières années dans le transport aérien et le plus petit nombre d'accidents mortels des cinq dernières décennies sur les routes. Le nombre d'accidents dans le secteur du transport maritime a lui aussi baissé montrant son plus bas niveau des 25 dernières années, alors que les accidents impliquant des chemins de fer ont poursuivi leur tendance notable à la baisse des cinq dernières années.
- Les accidents ferroviaires ont connu une diminution de 7 % en 2002 tandis que le nombre de morts a reculé de 3 % et le nombre de blessés graves, de 10 %. Les accidents survenus à des passages à niveau et à la suite d'intrusions ont représenté 99 % des victimes et 82 % des blessés graves signalés en 2002. Un des objectifs de Direction 2006, une initiative stratégique en partenariat impliquant les gouvernements et l'industrie, est de réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau et suite aux intrusions de 50 % d'ici 2006.
- Parmi les améliorations remarquables, il y a la réduction du nombre de victimes et de blessés de la route, ayant chuté respectivement de 5 et 3 % respectivement. *Vision sécurité routière 2010*, une initiative en partenariat, vise l'objectif d'une réduction du nombre de victimes et de blessés sérieux de la route de l'ordre de 30 % d'ici 2010.
- Le nombre de sinistres maritimes en 2002 a chuté de 7 %, avec 15 sinistres mortels et 25 pertes de navire confirmées. Les petits bateaux de pêche ont continué de représenter près de la moitié des sinistres maritimes rapportés, alors que les petits bâtiments commerciaux

ont totalisé 12 % du nombre total de sinistres. D'importantes initiatives visant une réforme de la réglementation ont été introduites en novembre 2001 avec l'adoption de la *Loi de 2001 sur la marine marchande*. Une partie de cette réforme vise à améliorer la sécurité chez ces types d'opérations maritimes.

- Le nombre d'accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada a continué de chuter en 2002, avec 8 % moins d'accidents en 2001, 5 accidents mortels et 14 décès en moins. Par rapport à la moyenne des cinq années 1997 – 2001, le nombre d'accidents en 2002 a diminué de 20 %. Afin d'améliorer davantage le niveau de la sécurité du transport aérien, Transport Canada travaille en étroite collaboration avec l'industrie aérienne à travers des initiatives comme *Vol 2005* et la mise en application de systèmes de gestion de la sécurité à travers les différents secteurs de l'industrie aérienne.
- Sur une base annuelle, il y a plus de 27 millions d'expéditions impliquant des marchandises dangereuses. En 2002, presque toutes ces expéditions se sont rendues sans incidents à leur destination, à l'exception de 580 accidents. De ce nombre, seulement deux de ces accidents ont été causés par les marchandises dangereuses proprement dites. La majorité des décès et des blessures sont causés par l'accident ou la collision comme tel et non pas par un contact avec la marchandise dangereuse. Transports Canada a entrepris des recherches dans le domaine des citernes pressurisées et des standards de sécurité des véhicules citernes routiers, sans compter le travail vers une harmonisation internationale accrue.
- En 2002, la confiance du public quant à la sécurité du système de transport a été restaurée à son niveau avant les évènements de septembre 2001. En travaillant avec les gouvernements, l'industrie et les autres intervenants, Transport Canada a introduit de nouvelles initiatives de sûreté dans tous les modes de transport et a continué la mise en œuvre des mesures de sûreté annoncées en 2001 suite aux attaques terroristes du 11 septembre 2001.
- En 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a assumé la responsabilité liée aux services de sécurité aérienne, tel le contrôle du pré-embarquement dans 89 aéroports désignés.
- Transports Canada a apporté un certain nombre d'améliorations à la sûreté aérienne en 2002.
- Transports Canada a pris des initiatives pour renforcer la sûreté maritime, notamment l'initiative relative à la Voie maritime du Saint-Laurent et aux Grands Lacs, dont l'objectif est de renforcer les procédures de contrôle de sûreté des navires sur ces voies navigables et d'améliorer les protocoles d'embarquement afin d'être mieux prêts à intervenir en cas de menace avant que les navires n'arrivent au port.
- Transports Canada, avec la participation d'autres ministères gouvernementaux, a vu à la mise en application des améliorations sous-jacentes à la Déclaration sur une frontière intelligente entre le Canada et les États-Unis, comprenant des plans de travail binationaux détaillés pour protéger les infrastructures essentielles partagées.
- En 2002, Transports Canada a lancé l'initiative d'intervention en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire (CBRN) afin d'avoir accès à des équipes industrielles qualifiées d'intervention d'urgence.

TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT

- En 2000, 34 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada provenaient du secteur des transports : 77 % du transport routier, 10,3 % du transport aérien, et moins de 9,5 % des transports ferroviaire et maritime confondus.
- La consommation globale d'essence routière pendant la majeure partie de la période 1980 – 2001 n'a dépassé son niveau de 1980 qu'en 1999 en dépit d'une hausse appréciable du parc de véhicules automobiles et de leur utilisation.
- Entre 1980 et 2001, les émissions de carburant diesel routier ont augmenté de 130 %, situation qui s'explique dans une large mesure par la croissance du camionnage attribuable à la libéralisation des échanges en Amérique du Nord, au passage à un environnement « juste à temps » et à la déréglementation de l'industrie du camionnage.
- Durant la même période, les émissions de GES du secteur de l'aéronautique ont progressé de 26 %, la majeure partie dans la deuxième moitié des années 1990.
- Entre 1980 et 2001, les émissions ferroviaires ont reculé d'environ 13 %, tandis que le trafic augmentait de plus d'un tiers.
- Les émissions du secteur maritime ont baissé de 18 % entre 1980 et 2001, en raison d'un fléchissement de l'activité dans le secteur du transport maritime.
- Depuis l'année de référence 1998-1999, Transports Canada a réduit ses émissions de GES de 18 %, dans une large mesure grâce aux cessions.

- Le 21 novembre 2002, le gouvernement fédéral a publié le Plan du Canada sur les changements climatiques dont le but est de permettre d'atteindre la cible de réduction des émissions fixée dans le Protocole de Kyoto. Le Plan fait état d'une réduction possible des émissions du secteur des transports de 21 MT (mégatonnes), qui résultera des mesures déjà prises et de nouvelles mesures.
- Pour les transports, le Plan prévoit pour commencer des initiatives dont l'objectif est de réduire la consommation de carburant des véhicules neufs de 25 % d'ici 2010; l'adoption de carburants émettant moins de GES; des projets d'aide à la construction d'infrastructures de transport en commun; l'amélioration de l'efficacité du transport des marchandises; l'amélioration des données sur les impacts des changements climatiques sur les infrastructures de transport.
- Le Canada a ratifié le Protocole de Kyoto le 17 décembre 2002.
- Les provinces et les territoires ont établi des plans d'action pour relever les défis des changements climatiques. Ces plans revêtent diverses formes, notamment des plans d'activités, des documents de travail, des mesures et des initiatives, des déclarations de principe, et des rapports.
- Depuis 2000, la Fédération canadienne des municipalités a financé des projets municipaux de transport durable par le biais du Fonds d'habilitation municipal vert créé dans le budget de 2000 du gouvernement fédéral. Le Fonds ne vise pas uniquement le transport en commun, il contribue également à financer des technologies de transport intégrées et de remplacement ainsi que la gestion de la demande de transport.

TRANSPORT FERROVIAIRE

- Au total, 290 kilomètres de voies ferrées ont été abandonnés en 2002, notamment en Alberta, en Ontario et en Saskatchewan.
- Un certain nombre de transactions prévues en 2002 ont été remises à 2003 : par exemple, la cession des propriétés de Devco à une filiale de la Société des chemins de fer du Québec et la cession des actifs et des activités des chemins de fer Canadian American, Quebec Southern et Bangor & Aroostook à la compagnie Montreal, Maine & Atlantic Railway.
- Des recettes ferroviaires totales en 2001, 89,2 % ont été générées par le Canadien National (CN), le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) et VIA Rail.
- Les compagnies de chemin de fer de classe 1 ont consommé 1,77 milliard de litres de carburant en 2001, contre 1,76 milliard en 1990.
- Le CN a déclaré une hausse de 1,1 % du nombre de tonnes-kilomètres transportées en 2001 par rapport à 2000, tandis que la production du CFCP est demeurée essentiellement stable.
- En 2002, le nombre de wagons de chemin de fer chargés a diminué de 1,9 % pour passer à 257 millions de tonnes. Dans l'Ouest du Canada, la baisse s'est chiffrée à 3,4 %, alors que dans l'Est, la situation est restée inchangée.
- Les expéditions de céréales ont reculé de 24 %, celles de charbon et de coke de 13 %, celles de minerai de fer de 1,5 % et celles de produits pétroliers, de 1,3 %. Pendant ce temps, les expéditions de produits forestiers transformés, de produits fertilisants, de métaux, de produits automobiles et de substances chimiques ont augmenté.
- Les exportations par chemin de fer en tonnage ont légèrement augmenté en 2002 pour atteindre 65,2 millions de tonnes, les produits forestiers, les produits chimiques et les produits fertilisants comptant pour la majeure partie de ce trafic. La part la plus importante du volume des exportations ferroviaires à destination des États-Unis provenait de l'Ontario.
- En 2002, il y a eu une légère baisse (3,7 %) du tonnage des importations par chemin de fer. Les produits automobiles et les produits chimiques sont restés les principaux produits sur le plan de la valeur. L'Ontario a dominé la scène sur le plan des importations ferroviaires en rendant compte de 46 % du volume total.
- Fort Frances et Sarnia en Ontario ont représenté respectivement 22 % et 17 % des exportations ferroviaires, les produits forestiers, les engrais et les produits chimiques étant les principaux produits exportés qui ont franchi ces postes frontaliers. Sur le plan de la valeur, les postes frontaliers qui se sont classés en tête au chapitre des produits automobiles ont été Sarnia, le tunnel Ambassador de Windsor et Fort Erie, qui ont représenté 75 % de la valeur globale. Sarnia a également été le principal poste frontalier des importations, avec 15 % du volume en 2002.
- Les compagnies de chemin de fer de classe 1 ont transporté 91 millions de tonnes de marchandises à destination et en provenance des ports canadiens en 2001, soit 5,3 % de moins qu'en 2000.
- La Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan ont été les principaux points d'origine des exportations ferroviaires-maritimes en 2001. Le transport de charbon est resté stable et les exportations de céréales ont

reculé. Les importations ferroviaires-maritimes ont légèrement baissé en 2001, mais le Québec et l'Ontario sont demeurés les deux principales destinations de ce trafic. La diminution du trafic des produits fertilisants a été neutralisée par la hausse du transport de produits pétroliers.

- Le trafic ferroviaire voyageurs interurbain a augmenté de 1,4 % en 2001. VIA Rail a signalé une hausse légèrement supérieure de 1,8 %.
- La productivité des transporteurs ferroviaires de marchandises a continué de s'améliorer en 2001 mais à un taux inférieur à celui des années antérieures.
- VIA Rail a vu sa productivité chuter en 2001, une situation contraire aux gains positifs observés ces dernières années.

TRANSPORT ROUTIER

- En 2002, diverses administrations ont élaboré, approuvé ou mis en œuvre des réformes réglementaires régissant les poids et les dimensions des véhicules.
- La Nouvelle-Écosse a publié un règlement en vue d'assujettir les services assurés par fourgonnette commerciale et petit autobus à un régime de sécurité conforme au Code canadien de sécurité.
- Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a déposé un rapport à la fin de l'année sur les services d'autocars au Canada qui recommande entre autres choses le renversement de la preuve du critère d'entrée, un programme provisoire de subventions fédérales en cas d'éventuelle disparition de services sur les routes à faible densité de circulation et les routes rurales, et un examen des contrôles d'entrée après cinq ans.
- Moins de poids lourds et de voitures de tourisme ont franchi la frontière canado-américaine en 2002 en raison du ralentissement de l'activité économique.
- La compagnie Trimac Transportation Services s'est classée en tête de liste des entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada, compte tenu du nombre total de véhicules (tracteurs/remorques) que compte son parc.
- Les entreprises de camionnage transportant des marchandises diverses ont touché 58 % des recettes totales des grosses entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 2001, et la part des entreprises de camionnage spécialisées a continué d'augmenter.
- L'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC) de 2001 a identifié 16,8 millions de véhicules légers (d'une masse brute inférieure à 4 500 kilogrammes), comprenant 10,5 millions de voitures de tourisme et familiales, 2,4 millions de véhicules déclarés comme fourgonnettes, 2,6 millions de camionnettes et 1,3 million de véhicules loisir-travail.
- Les fourgonnettes, les véhicules utilitaires sportifs et les camions légers ont effectué 42 % des véhicules-kilomètres en 2001. En moyenne, ces véhicules ont fait l'objet d'une plus grande utilisation que les voitures de tourisme et les familiales (19 000 kilomètres contre 15 500 kilomètres) et ont enregistré un taux d'occupation plus élevé (1,7 personne).
- Il y avait en moyenne 540 véhicules par 1 000 habitants au Canada en 2001.
- L'EVC a identifié au Canada 580 000 poids lourds (d'une masse brute égale ou supérieure à 4 500 kilogrammes), dont 330 000 sont des camions de taille moyenne pesant entre 4 500 et 15 000 kilogrammes, et près de 254 000 sont des camions de classe 8 (poids lourds) pesant plus de 15 000 kilogrammes.
- L'Ontario (40 %), l'Alberta (25 %) et le Québec (11,5 %) ont 75 % du parc de poids lourds.
- Les poids lourds ont parcouru 18.6 milliards de véhicules-kilomètres en 2001, contre moins de 6,5 milliards pour les camions de taille moyenne. Les mouvements à vide ont représenté 18 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds, contre environ 8 % pour les camions de taille moyenne.
- En 2001, le trafic national et transfrontalier des compagnies de camionnage pour compte d'autrui a généré des recettes respectives de 7,9 milliards et 6,9 milliards $. Cinq groupes de produits comptent pour plus de 75 % de ces recettes : produits manufacturés, produits alimentaires, produits forestiers, produits en métal et en acier, et produits automobiles/de transport.
- L'Ontario a dominé la scène avec 38 % du trafic intraprovincial, 34 % du trafic interprovincial et 44 % du trafic transfrontalier assuré par des camions. Le volume de circulation le plus important s'est fait entre l'Ontario et le Centre des États-Unis, et l'Ontario et le Sud des États-Unis, avec respectivement 17,1 milliards et 10,5 milliards de tonnes-kilomètres.
- La productivité totale des facteurs dans l'industrie du camionnage a reculé de 0,5 % en 2001.
- Étant donné que les prix ont plus fortement augmenté en moyenne que les coûts unitaires, le ratio d'exploitation moyen de l'industrie s'est amélioré en 2001.
- Les recettes des exploitants de services de transport en commun ont elles aussi augmenté de 2,6 % en 2001, situation qui s'explique par la hausse des prix (3,3 %).

- Le trafic de l'industrie des autocars a chuté en 2001, renversant la croissance observée pour plusieurs années consécutives. La productivité des facteurs des entreprises de transport en commun a reculé de 1,2 % en 2001.

TRANSPORT MARITIME

- En 2002, le Canada a signé la nouvelle Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par le combustible de soute, laquelle établit des régimes de responsabilité des armateurs et de dédommagement en cas de déversement d'hydrocarbures, lorsque ceux-ci sont transportés comme combustible dans les soutes d'un navire.
- En 2002, l'Organisation maritime internationale a adopté des modifications à la Convention d'Athènes au sujet du transport des passagers et de leurs bagages par bateau. Au nombre de ces modifications, mentionnons l'augmentation des limites de responsabilité en cas de perte de vie ou de blessures personnelles, et l'obligation imposée aux armateurs d'utiliser un instrument financier quelconque pour assurer leur responsabilité civile.
- Des règlements liés à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ont été adoptés en 2002.
- Un comité de quatre personnes a été mis sur pied en mai 2002 pour procéder à l'examen de la *Loi maritime du Canada*.
- À la fin de l'année, 113 ports régionaux/locaux et éloignés et installations portuaires demeuraient sous le contrôle de Transports Canada.
- Les recettes d'exploitation globales des administrations portuaires canadiennes (APC), ports financièrement autonomes essentiels aux échanges commerciaux nationaux et internationaux, ont atteint 278 millions $ en 2001, soit 21 millions $ de plus qu'en 2000, contre 7,3 millions $ de dépenses. Vancouver et Belledune ont déclaré les hausses de recettes les plus importantes. Le bénéfice net des APC a augmenté de 23,1 millions $ en 2001.
- Le tonnage manutentionné par les APC a diminué pour passer de 226 millions de tonnes en 2000 à 219,9 millions de tonnes en 2001. Vancouver (33 %), Saint John (11 %), Sept-Îles (10 %) et Montréal (9 %) reçoivent 62 % du total des marchandises manutentionnées par les APC.
- En 2001, les APC ont manutentionné 56 % du trafic portuaire total.
- À la fin de 2002, du nombre total de ports de pêche, 654 étaient gérés par des administrations portuaires et 377 étaient des ports pour petites embarcations gérés par le ministère des Pêches et des Océans du Canada.
- En 2002, seule l'Administration de pilotage des Grands Lacs a essuyé une perte nette; les trois autres administrations de pilotage ont affiché un bilan net positif.
- Les dépenses nettes de la Garde côtière canadienne (GCC) en 2002-2003 se sont chiffrées à 459,6 millions $. La GCC a lancé une initiative de renouvellement de la gestion de sa flotte en 2002, de même qu'un examen de la flotte dont elle a besoin pour maintenir sa capacité actuelle.
- Les deux principaux tronçons de la Voie maritime du Saint-Laurent (le tronçon Montréal-lac Ontario et le tronçon du canal Welland) ont assuré le transport d'environ 41,1 millions de tonnes de marchandises durant la saison 2002, soit 1,4 % de moins qu'en 2001.
- Les services de traversier ont transporté environ 40 millions de passagers et 17 millions de véhicules.
- Le trafic des paquebots de croisière internationaux a augmenté en 2002 aux ports de Vancouver, Montréal et Québec, mais a légèrement diminué à Halifax et Saint-John.
- Les marchandises intérieures chargées et déchargées dans les ports canadiens ont reculé à 106,4 millions de tonnes en 2001, soit une baisse de 2,4 % par rapport à 2000.
- Au total, 286,6 millions de tonnes de marchandises internationales ont été manutentionnées dans les ports canadiens, soit 2,4 % de moins qu'en 2000. De ce chiffre, 108 millions de tonnes étaient des marchandises à destination et en provenance des États-Unis, ce qui constitue une légère baisse par rapport à 2000, tandis que 179 millions de tonnes concernaient les échanges maritimes entre le Canada et d'autres pays étrangers (à l'exception des États-Unis).
- La valeur du commerce maritime international du Canada en 2001 s'est chiffrée à 98,3 milliards $, à l'exclusion des expéditions via les ports américains.

TRANSPORT AÉRIEN

- Le rapport publié en janvier 2003 par la Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien pour la période allant de janvier à juin 2002 a révélé une légère baisse du nombre de plaintes comparativement aux rapports précédents portant sur une période analogue.
- Un examen complet de la politique des loyers du gouvernement fédéral en ce qui concerne les aéroports loués du Réseau national d'aéroports a été annoncé et se déroule pendant que l'on s'occupe d'élaborer la *Loi sur les aéroports du Canada*.

- En juin 2002, l'adoption du projet de loi C-23 a conféré au Tribunal de la concurrence le pouvoir de prolonger la durée des ordonnances d'interdiction émises par le Commissaire de la concurrence, qui permettent de mettre fin à une activité anticoncurrentielle avant qu'une décision définitive ne soit prise sur sa légitimité.
- C'est en 2002 qu'a été lancé un projet pilote visant à tester la collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) auquel participent six aéroports canadiens et cinq transporteurs aériens canadiens. Le projet est mené conjointement avec Statistique Canada et l'Office des transports du Canada.
- En mai 2002, les derniers paiements totalisant plus de 99 millions $ ont été versés aux transporteurs aériens canadiens et aux exploitants de services aériens spécialisés pour les pertes essuyées à cause de la fermeture de l'espace aérien du Canada à la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001.
- Depuis le 22 septembre 2001, date à laquelle les compagnies d'assurance internationales ont retiré le niveau de couverture qu'elles offraient précédemment, le gouvernement fédéral a versé des indemnités à court terme au titre de la responsabilité civile en cas de guerre et d'acte de terrorisme, les renouvelant pour des périodes de 60 jours jusqu'à ce qu'une solution internationale à plus long terme soit trouvée.
- En novembre 2002, le gouvernement du Québec a conclu une entente de trois ans avec Air Canada au sujet de tarifs réduits pour les utilisateurs non gouvernementaux de services de transport aérien sur 15 routes régionales.
- En avril 2002, le gouvernement du Yukon a adopté une politique des voyages en avion qui prévoit une répartition égale des achats entre les compagnies concurrentes qui assurent des services tout au long de l'année.
- Le ministre des Transports a annoncé une nouvelle politique de désignations multiples en mai 2002, laquelle autorise tous les transporteurs à demander le droit d'exploiter des services aériens internationaux réguliers à destination de n'importe quel marché, quelle qu'en soit la taille.
- Des modifications et de nouvelles possibilités de services aériens ont été créées en 2002 en vertu des accords bilatéraux de transport aérien conclus avec l'Italie, la République tchèque, la Suisse et Hong Kong.
- Des 1 722 aérodromes certifiés ou réglementés que compte le Canada, 263 aéroports terrestres ont accueilli des vols passagers réguliers et 847 autres étaient affectés à d'autres utilisations publiques et privées.
- En 2002, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a subventionné 52 projets relatifs à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation dans 40 aéroports.
- En dépit d'une amélioration progressive du trafic aérien durant la deuxième moitié de 2001-2002, la baisse générale du trafic aérien a entraîné un manque à gagner estimé à 145 millions $ pour NAV Canada.
- Air Canada, avec ses filiales, est demeurée le plus gros transporteur aérien du Canada en 2002, avec 9,8 milliards $ de recettes et la desserte de 66 villes au Canada, 55 aux États-Unis et 30 autres destinations internationales dans 23 pays. Le transporteur possède trois filiales à part entière : Jazz, Zip et Vacances Air Canada. La compagnie offre des vols secs sous la marque de commerce Tango et des vols affrétés supérieurs à des équipes sportives et des entreprises sous la raison sociale de Jetz. Quatre exploitants indépendants de services locaux ont assuré des services régionaux pour le compte d'Air Canada : Air Creebec, Air Georgian, Air Labrador et Central Mountain Air.
- Parmi les transporteurs à faibles coûts offrant des vols intérieurs et transfrontaliers en 2002, il faut citer WestJet, CanJet et Jetsgo.
- La liste des transporteurs affrétés canadiens qui ont assuré des vols intérieurs et internationaux en 2002 englobe Air Transat, SkyService Airlines, HMY Airways, qui s'est ajoutée à la liste en novembre et Zoom Airlines, ajoutée en décembre.
- Les compagnies aériennes qui assurent des vols réguliers et affrétés tout au long de l'année dans le Grand Nord du Canada comprennent First Air, Canadian North et Air North. Canadian North a négocié des accords de partage de codes avec Kenn Borek Air et North-Wright Airways.
- Douze compagnies aériennes américaines desservent 17 villes canadiennes, et 30 compagnies étrangères ont assuré des vols au départ du Canada vers 39 destinations internationales dans 28 pays.
- Parmi les compagnies aériennes tout-cargo en service en 2002, il faut mentionner All-Canada Express, ICC Air Cargo, Kelowna Flightcraft, Morningstar Air Express, et un nouveau venu, Cargojet Canada.
- À la fin de 2002, plus de 2 000 licences d'exploitation étaient en vigueur, ce qui est indicatif du grand nombre de compagnies aériennes qui exploitent des vols au Canada.
- Le segment affaires du transport aérien a poursuivi sa croissance en 2002, essentiellement grâce au régime de copropriété.

- En 2001, les recettes globales générées par l'industrie du transport aérien ont reculé de 8,4 %, première baisse enregistrée depuis 1993. La baisse moyenne de 3,9 % du prix des billets n'a pas suffi à stimuler la demande globale, qui a reculé de 3,6 %.
- Des gains de productivité de 5,3 % ont été neutralisés par une forte hausse des prix des facteurs, principalement la main-d'œuvre, ce qui a abouti à une augmentation de 1,5 % des coûts unitaires en 2001. L'année 2001 a été difficile : Air Canada a déclaré des pertes de 1,3 milliard $, Canada 3000 a cessé d'exister, et Air Transat a dû restructurer ses opérations. D'autres difficultés ont été éprouvées en 2002, Air Canada déclarant des pertes de 428 millions $.
- Le commerce par avion entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis a régressé en 2002, passant de 39,9 milliards $ à 38,7 milliards $.
- Le trafic passagers, qui avait atteint un sommet de 60 millions en 2000, a été d'environ 55 millions en 2002. Le marché transfrontalier a été plus gravement touché, puisqu'il a enregistré une baisse de 13 % entre 2000 et 2002.

INTRODUCTION 1

À l'aide des données disponibles les plus récentes, le rapport annuel de 2002 présente la situation des transports au Canada.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada* de 1996, le ministre des Transports est tenu de déposer un rapport annuel sur la situation des transports au Canada. L'article 52 de la Loi renferme le mandat suivant qui définit les responsabilités concernant ce rapport :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre dépose devant le Parlement, pour l'année précédente, un rapport résumant la situation des transports au Canada et traitant notamment :

a) de la viabilité économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne et au développement des régions;

b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;

c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;

d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »

Le rapport 2002 est le septième rapport annuel présenté par le ministre depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports au Canada. Il présente un aperçu de la situation des transports au Canada reposant sur les toutes dernières données rendues publiques et n'est limité que par la disponibilité des renseignements pertinents. Toutes les données accessibles en 2002 sont incluses, autrement les données de l'année la plus récente ont été utilisées. La portée du rapport ne se limite pas aux champs de compétence du fédéral dans le domaine des transports. L'exhaustivité du rapport est unique en dépit du fait qu'il n'aborde que de façon limitée les questions de transport urbain et de transport intermodal.

Depuis quelques années, un addendum au rapport est affiché sur le site Web de Transports Canada pour fournir des renseignements plus détaillés sur les questions abordées dans l'aperçu de la situation des transports au Canada. L'an dernier par exemple, un addendum traitant des dépenses publiques consacrées aux transports et de l'emploi dans les transports était accessible sur Internet. Cette année, des efforts ont été déployés pour donner un aperçu plus succinct de la situation des transports au Canada. Pour assurer la même couverture que dans les rapports des années précédentes, l'addendum sert davantage. Le lecteur désireux d'accéder des renseignements plus détaillés et (ou) chronologiques est prié de consulter l'addendum à www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm. Les renvois à l'addendum se trouvent soit dans le texte proprement dit soit dans les notes de bas de page du texte ou encore dans les tableaux et les figures. Les données présentées dans les tableaux ou qui ont servi à l'établissement des figures dans le rapport de l'an dernier ont été actualisées dans le rapport proprement dit ou se trouvent dans les tableaux de l'addendum. En outre, tous les rapports annuels des années précédentes sont faciles à consulter sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm.

Les transports sont omniprésents dans la vie des Canadiens. Les transports ouvrent de nouveaux marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés; ils appuient les entreprises du secteur tertiaire et atténuent les difficultés posées par la topographie du pays. Les transports relient également les

collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les gens les uns des autres. Aussi simples que puissent paraître ces rôles implicites ou simplifiés à outrance des transports, les rapports d'interdépendance entre les transports et le tissu économique et social de notre société sont complexes, ce qui est attribuable à la diversité de ces rôles qui englobent quantité de situations distinctes qui ne cessent d'évoluer et qui délimitent les besoins.

Les fluctuations de l'activité économique à l'échelle régionale ou sectorielle ont résolument des conséquences sur la situation des transports. En effet, la demande de services de transport est dictée par les besoins de tous les secteurs de l'économie. Cela explique pourquoi le rapport de cette année commence à nouveau par un examen au niveau macro des performances de l'économie canadienne (chapitre 2). Les données que contenait le rapport de l'an dernier dans les chapitres sur l'emploi, les échanges commerciaux et le tourisme figurent cette année dans l'addendum. On trouvera également des renseignements détaillés sur la consommation d'énergie du secteur des transports dans l'addendum.

Le chapitre 3 présente les données les plus récentes sur les dépenses et les recettes de l'État dans le secteur des transports. Ce chapitre traite de l'exigence que contient l'alinéa *52b*) au sujet de l'obligation qui incombe au ministre des Transports de déposer son rapport annuel. Certaines des dépenses publiques consacrées aux transports visent expressément les infrastructures du réseau de transport. Le secteur privé engage lui aussi des dépenses et des investissements dans le réseau de transport du Canada et il en est question dans ce chapitre. Le lecteur ne doit pas oublier que le secteur public n'est pas le seul à planifier ou à contrôler tous ces investissements et dépenses.

Le chapitre 4 se penche sur les questions de sécurité et de sûreté dans le réseau de transport. La sécurité des transports demeure une priorité absolue pour le réseau de transport du Canada. Ce chapitre résume les statistiques les plus récentes sur les accidents et les incidents par mode afin de donner un aperçu à jour. Depuis les événements du 11 septembre 2001, on attache plus d'importance au renforcement des mesures de sûreté dans le réseau de transport, et ce chapitre donne un aperçu des initiatives prises dans ce sens.

Le chapitre 5, qui se penche sur les transports et l'environnement, porte particulièrement sur le changement climatique. Compte tenu de l'engagement pris par le Canada au sujet du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique, ce chapitre donne un aperçu des éléments préliminaires des interventions que le Canada se propose de prendre pour faire face au changement climatique. Ce chapitre analyse également les autres questions environnementales qui se rattachent aux activités de transport.

Les chapitres 6 à 9 contiennent les données les plus récentes sur les transports, mais elles sont structurées autrement que dans les rapports annuels des dernières années. La différence fondamentale tient à la présentation des données par mode. Pour le transport ferroviaire (chapitre 6), le transport maritime (chapitre 8) et le transport aérien (chapitre 9), les données sont structurées ainsi : activités spéciales en 2002, infrastructure, structure de l'industrie, niveaux d'activité pour le transport des marchandises et des passagers et, s'il y a lieu, intermodalisme et résultats. L'ensemble des transports routiers a été regroupé dans le chapitre 7, selon la même structure que l'on trouve dans les trois chapitres modaux.

La majorité des données présentées dans ce rapport ou dans l'addendum proviennent de sources à l'extérieur de Transports Canada. Même si c'est d'abord et avant tout aux organisations qui établissent et qui publient les données utilisées qu'il appartient de les valider, nous nous sommes efforcés d'en assurer la qualité et aussi de tenir compte de leurs limites. Chaque fois que des problèmes ont surgi au sujet des données, ils sont signalés au moyen de notes de bas de page. Compte tenu des échéances extrêmement serrées qui ont présidé à la rédaction de ce rapport, aucun effort n'a été ménagé pour résoudre les problèmes de données. Aussitôt que l'exactitude des données a été confirmée, leur qualité n'a plus été contestée. Ce rapport ne contient pas d'estimations visant à contourner le manque de données et ne propose pas non plus de perspective prospective du réseau de transport du Canada.

TRANSPORTS ET ÉCONOMIE 2

Après un ralentissement en 2001, l'économie canadienne a retrouvé son mode de croissance en 2002.

PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DU CANADA

En 2002, l'économie canadienne en a surpris plus d'un en se remettant du ralentissement de 2001 et en affichant une croissance réelle du produit intérieur brut (PIB) aux prix du marché de 3,4 %. La croissance économique a été très forte au premier trimestre de l'année, le PIB réel augmentant de 6,0 % (selon le taux annualisé), mais elle a ralenti au cours de l'année, et son taux n'a été que de 1,6 % au dernier trimestre. Le taux de croissance annuel a été supérieur de 1,0 % à la croissance réelle du PIB aux États-Unis. La croissance de l'économie canadienne s'explique par le dynamisme des exportations et des dépenses des consommateurs, en particulier dans les secteurs immobilier et automobile, tandis que les investissements commerciaux sont restés faibles. L'utilisation de la capacité industrielle est passée à 83,3 % au troisième trimestre de 2002, comparativement à un niveau d'utilisation de 80,0 % au dernier trimestre de 2001.

Les dépenses des consommateurs pour l'achat de véhicules automobiles ont augmenté de 7,1 % en 2002. Les ventes de véhicules automobiles neufs ont atteint le chiffre record de 1 733 318, les acheteurs réagissant aux primes d'incitation et aux faibles taux d'intérêt. Les autres dépenses de consommation n'ont pas affiché la même vigueur et n'ont augmenté que de 2,9 % dans l'ensemble. La demande américaine de produits automobiles canadiens explique dans une large mesure le dynamisme des exportations, particulièrement au troisième trimestre. Pour l'année dans son ensemble, les exportations globales ont progressé de 0,8 % en termes réels. Les investissements dans les ouvrages résidentiels ont augmenté de 16,0 %, les consommateurs profitant de la faiblesse des taux d'intérêt. Pour la première fois depuis 1989, le nombre de nouvelles unités d'habitation construites a dépassé 200 000. Les investissements des entreprises dans les ouvrages non résidentiels ont reculé de 3,9 %, pendant que les investissements dans les machines et les équipements baissaient de 2,4 %. Les dépenses des gouvernements consacrées aux biens et aux services ont augmenté de 2,0 %, alors que les dépenses d'investissement de l'État ont augmenté de 8,7 %.

Le tableau 2-1 illustre les indicateurs économiques généraux au Canada en 2002.

TABLEAU 2-1 : INDICATEURS ÉCONOMIQUES GÉNÉRAUX, 2002

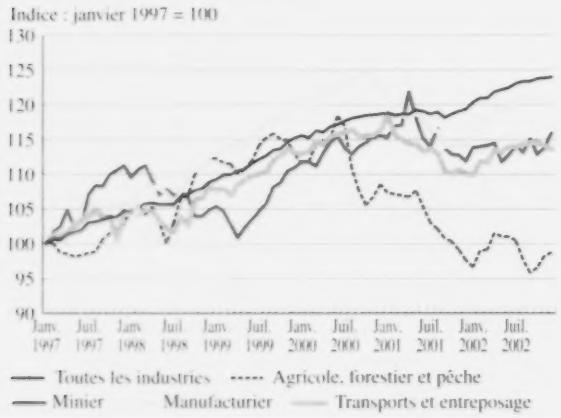
	2002	(% de changement) 2001 – 2002	(% de changement annuel) 1996 – 2001
PIB au coût des facteurs (millions $ de 1997)			
Ensemble de l'économie	977 620	3,1	3,9
Produits	301 307	1,5	3,2
Agricoles	12 303	-7,2	0,6
Forestiers	5 660	-1,3	1,7
Miniers	36 488	-1,5	2,4
Manufacturés	164 749	2,4	3,8
Construction	52 073	3,4	4,3
Services	676 313	3,8	4,2
Commerce de détail	55 527	6,0	3,8
Transports et entreposage	44 516	0,0	2,8
Commerce de marchandises (millions $)			
Exportations	410 330	-1,0	8,2
Importations	356 109	1,6	8,1
Revenu (dollars)			
Revenu personnel disponible par habitant	22 151	3,5	3,8
Dollar canadien (cents É.-U. par unité)	63,7	-1,4	-2,5
Emploi (milliers)	15 412	2,2	2,3
Population (milliers)	31 414	1,0	1,0
Prix			
Ensemble de l'économie (1997 = 100)	107,5	1,1	1,5
Indice des prix à la consommation (1992 = 100)			
Tous les articles	119,0	2,2	1,9
Transports	134,4	2,8	2,1

Source : Statistique Canada, cat. 11-010, 13-001, 15-001,62-010; Banque du Canada

Pour ce qui est du PIB par industrie, le secteur de la production de biens a progressé en 2002 de 1,5 % en termes réels, alors que le secteur tertiaire a connu une hausse de 3,8 %. Cette croissance est attribuable dans une large mesure au secteur automobile, qui a progressé de 5,3 %, et au secteur de l'immobilier. La construction de nouvelles maisons explique l'augmentation de 3,4 % enregistrée par le secteur du bâtiment. En outre, les fabricants de produits de bois, de peinture, d'appareils électroménagers et de meubles qui appuient la construction de nouvelles maisons ont eu une performance solide. L'ensemble du secteur manufacturier a progressé de 2,4 % en 2002. Les industries primaires ont enregistré de piètres résultats : l'industrie minière et l'industrie forestière ont connu une baisse de 1,5 % et 1,3 % respectivement, pendant que le secteur agricole chutait de 7,2 %. Le PIB des transports et des activités d'entreposage n'a affiché aucune croissance par rapport à 2001.

La figure 2-1 illustre l'évolution du PIB réel depuis 1997.

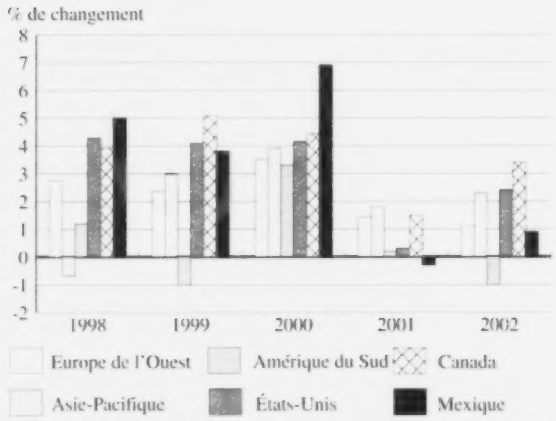
FIGURE 2-1 : CROISSANCE DU PIB RÉEL PAR PRINCIPAL SECTEUR, 1997 – 2002



Source : Statistique Canada, cat. 15-001

La figure 2-2 démontre que l'économie mondiale s'est mieux portée en 2002 qu'en 2001. La croissance réelle du PIB aux États-Unis s'est chiffrée à 2,4 % en 2002, soit 2,0 % de plus qu'en 2001, mais environ 1,0 % de moins qu'au Canada. Comme au Canada, les consommateurs américains ont favorisé la relance de l'économie, particulièrement en achetant des maisons et des automobiles. Le Mexique a affiché un faible taux de croissance de 0,9 %, lequel reflète la lenteur des exportations, en particulier à destination des États-Unis. L'Amérique latine a enregistré une croissance négative en 2002, étant donnée que la région subit les contrecoups des difficultés éprouvées en Argentine, au Venezuela et, dans une moindre mesure, au Brésil. L'Europe de l'Ouest

FIGURE 2-2 : PIB RÉEL, CANADA VERSUS AUTRES RÉGIONS, 1998 – 2002



Note : PIB aux prix du marché.

Source : Global Insight

a enregistré une croissance économique réelle d'à peine 1,1 %, soit 0,5 % de moins qu'en 2001. La zone Euro a pâti du fait que la politique monétaire ne s'est pas assouplie. De son côté, le Royaume-Uni a enregistré une croissance légèrement supérieure à celle des autres économies importantes de la région. La région de l'Asie-Pacifique a enregistré un taux de croissance de 2,3 %, en hausse de 0,5 % par rapport à 2001. Ce taux a été atteint en dépit d'une croissance légèrement négative au Japon, la deuxième économie mondiale.

Les exportations du Canada ont régressé de 1,0 % en 2002, alors que les importations ont augmenté de 1,6 %. Cela a réduit l'excédent commercial du Canada de 9,8 milliards $. Les exportations avec les principaux partenaires commerciaux du Canada ont régressé, la baisse la plus importante étant avec l'Union européenne. Les importations de toutes les régions autres que les États-Unis ont augmenté.

Le dollar canadien s'est redressé au cours des six premiers mois de 2002, pour passer de 0,62 $US à 0,66 $US à la fin de juin avant de redescendre sous la barre des 0,63 $US au mois d'octobre et de se rétablir légèrement pour finir l'année à 0,663 $US. Dans l'ensemble, la valeur moyenne du dollar canadien a reculé de 2,5 % par rapport à 2001. Les prix dans l'économie mesurés par le déflateur du PIB ont augmenté de 1,1 %, soit un changement minime par rapport à la hausse de 1,0 % enregistrée en 2001. L'indice moyen des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 2,2 % en 2002, comparativement à 2,6 % en 2001. Les consommateurs ont payé en moyenne 2,0 % de moins pour l'énergie en 2002, après des hausses moyennes respectives de 3,3 % et de 16,2 % en 2001 et en 2000.

Les prix moyens que les consommateurs ont payés pour les transports ont été supérieurs de 2,8 %, ce qui traduit l'augmentation de 13,2 % des primes d'assurance et la hausse de 8,0 % des coûts des voyages en avion.

Le revenu réel disponible par habitant a augmenté de 1,5 % en 2002, comme en 2001, mais cela est inférieur à la hausse de 2,7 % enregistrée les trois années précédentes.

En 2002, pour la deuxième année d'affilée, la population du Canada au milieu de l'année montrait une augmentation de 1,0 %, se chiffrant à 31,4 millions d'habitants.

PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES

En 2002, toutes les provinces, sauf l'Alberta, ont enregistré un taux de croissance supérieur à celui de 2001. Grâce à la vigueur de la production pétrolière et à deux importants projets de construction, l'économie de Terre-Neuve est celle qui a connu la plus forte croissance de toutes les provinces. La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ont profité du développement énergétique, alors que l'Île-du-Prince-Édouard a pour sa part tiré parti des activités agricoles et manufacturières. En Ontario et au Québec, le dynamisme des dépenses de consommation associé à la croissance des exportations a entraîné la relance du secteur manufacturier. Dans les deux provinces, la construction résidentielle a connu un véritable essor. L'économie bien diversifiée du Manitoba a connu un bon taux de croissance, tandis que la faiblesse du secteur agricole a entraîné une croissance économique faible en Saskatchewan. L'activité modérée dans l'industrie de la production pétrolière et le ralentissement de la production agricole ont été les principales causes de la croissance économique relativement faible enregistrée en Alberta. La Colombie-Britannique a connu une nette amélioration en 2002, même si la province a souffert de la faiblesse du secteur forestier touché par les tarifs douaniers imposés au bois d'œuvre.

Le tableau 2-2 illustre la croissance économique dans les provinces en 2001-2002.

TABLEAU 2-2 : CROISSANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES, 2001/02

(PIB aux prix de base en $ de 1997)

	(% de changement) 2000-2001[1]	*(% de changement) 1995 – 2000*
Terre-Neuve et Labrador	8,4	4,3
Île-du-Prince-Édouard	4,7	2,3
Nouvelle-Écosse	3,0	3,3
Nouveau-Brunswick	3,1	2,7
Québec	3,4	3,6
Ontario	3,5	4,5
Manitoba	2,5	3,0
Saskatchewan	-1,1	2,3
Alberta	0,3	4,6
Colombie-Britannique	2,5	2,5

1 Prévisions.

Source : Statistique Canada, Conference Board du Canada

URBANISATION ET MIGRATIONS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL[1]

Compte tenu de l'urbanisation croissante que connaît le Canada, de plus en plus de migrants journaliers dans les régions urbaines changent leur façon de se rendre au travail.

Le recensement de 2001 révèle que 79,4 % des Canadiens vivent dans des centres urbains comptant au moins 10 000 habitants, ce qui marque une hausse par rapport au taux de 78,5 % affiché en 1996. Le nombre de personnes qui vivent dans les 27 régions métropolitaines de recensement (RMR) du Canada est passé à 19,3 millions, soit 64 % de la population globale, par rapport à 63 % en 1996. La croissance a été concentrée dans les quatre principales régions urbaines du Golden Horseshoe de l'Ontario, dans la région de Montréal, le Lower Mainland de Colombie-Britannique et le couloir Calgary-Edmonton. Le nombre de Canadiens qui vivent dans ces régions a progressé de 7,6 % entre 1996 et 2001, comparativement à une hausse de 0,5 % dans le reste du Canada, et a représenté 51 % de la population totale. Au sein des RMR, la croissance entre 1996 et 2001 a été plus rapide dans les municipalités avoisinantes (8,5 %) que dans les municipalités formant le noyau des villes (4,3 %).

Le nombre de gens dont le lieu de travail habituel est situé dans les RMR a été de 7,9 millions, une hausse de 460 000 par rapport à 1996 et de 1,5 million par rapport à 1981. Au sein des RMR, le nombre d'habitants qui travaillent dans les municipalités avoisinantes a augmenté de 63 % entre 1996 et 2001, alors que le

1 Les données de cette section sont extraites de la publication de Statistique Canada du recensement de 2001 intitulée *Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils?* (catalogue 96F0030XIE2002010).

TABLEAU 2-3 : TRAVAILLEURS DANS LES CENTRES-VILLES ET LES BANLIEUES, CINQ PRINCIPALES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES DE RECENSEMENT, 2001

	Dans RMR	*Dans centre-ville*	*En banlieue*	*% de changement dans RMR*	*% de changement dans centre-ville*	*% de changement en banlieue*
Toronto	2 006 150	1 178 605	827 550	29,4	0,2	121,1
Montréal	1 437 645	626 800	810 850	16,2	1,4	30,9
Vancouver	790 850	284 420	506 430	51,4	3,0	105,8
Ottawa–Hull	480 500	337 885	87 610	40,5	20,8	40,3
Calgary	428 335	414 235	14 100	35,8	33,9	138,8
Toutes les RMR	7 929 555	4 886 205	2 988 359	24,0	7,1	63,3

Source : Recensement 2001 de Statistique Canada

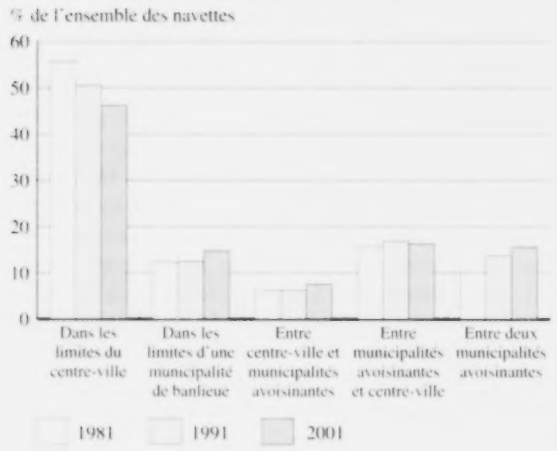
TABLEAU 2-4 : MODE DE TRANSPORT HABITUEL POUR SE RENDRE AU TRAVAIL, CINQ PRINCIPALES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES DE RECENSEMENT, 2001

	Tous les modes de transport	*Conducteur*	*Passager*	*Public*	*Marche*	*Bicyclette*	*Autre*
	Nombre	%					
Toronto	2 248 055	65,2	6,3	22,4	4,6	0,9	0,6
Montréal	1 580 270	65,6	4,8	21,7	5,9	1,4	0,6
Vancouver	905 995	72,2	7,0	11,5	6,5	1,1	1,7
Ottawa–Hull	525 070	64,6	7,4	18,5	6,8	1,1	1,6
Calgary	499 050	71,8	6,8	13,2	5,9	1,6	0,7
Toutes les RMR	9 119 770	70,8	6,6	14,8	5,7	1,3	0,8
Canada	13 450 855	73,8	6,9	10,5	6,6	1,2	1,0

1 Une grève du transport en commun en 2001 peut expliquer la faible utilisation du transport en commun pour Vancouver.

Source : Recensement 2001 de Statistique Canada

FIGURE 2-3: TYPE DE NAVETTE AU TRAVAIL DANS TOUTES LES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES DE RECENSEMENT, 1981, 1991 ET 2001



Source : Recensement 2001 de Statistique Canada

nombre de ceux qui travaillent au centre-ville n'a augmenté que de 8,3 %. Le nombre total d'emplois dans les municipalités avoisinantes est passé de 29 % à 38 %, tandis que le nombre de ceux qui travaillent dans les municipalités situées dans les limites des villes a reculé de 71 % à 62 %. Ce revirement a été particulièrement marqué à Toronto et Vancouver, où il a atteint dans les deux cas 17 %.

La figure 2-3 illustre l'évolution des migrations journalières au sein des RMR. Entre 1981 et 2001, le nombre de travailleurs devant se déplacer dans les limites du centre-ville a reculé de 10 %, alors que le nombre de ceux qui migrent dans les limites d'une municipalité de banlieue, entre le centre-ville et les municipalités avoisinantes et entre deux municipalités avoisinantes, a augmenté. Les données du recensement révèlent par ailleurs qu'il y a 245 000 personnes de plus qui travaillent dans les RMR que celles qui y vivent. Pour Toronto, 7 % de la population active (162 000) vit à l'extérieur des limites de la RMR.

La distance moyenne que les Canadiens parcourent pour se rendre au travail est passée à 7,2 km en 2001, contre 7,0 km en 1996. Le pourcentage de gens qui parcourent plus de 25 km a été de 13 %, soit à peu près le même qu'en 1996. Les RMR où les distances de migration moyennes sont les plus importantes sont situées dans le Golden Horseshoe : Oshawa (10,7 km), Toronto (9,2 km) et Hamilton (8,2 km). Les deux RMR suivantes qui affichent les distances de migration moyennes les plus importantes sont Montréal (7,9 km) et Ottawa-Gatineau (7,8 km).

Comme l'illustre le tableau 2-4, l'automobile continue d'être le mode de transport le plus courant des Canadiens pour se rendre au travail. En 2001, 13,5 millions de

Canadiens ont dû faire la navette entre leur domicile et leur travail, soit une hausse de 10,6 % par rapport à 1996. Sur ces migrants, 9,2 millions se sont rendus au travail dans les RMR, une hausse de 14 % par rapport à 1996. En 2001, 70,8 % de tous les migrants vivant dans les RMR ont pris leur automobile pour se rendre au travail, alors que 6,6 % se sont rendus au travail comme passagers, que 14,8 % ont emprunté les transports en commun, 5,7 % s'y sont rendus à pied et 1,3 % en bicyclette. Ces pourcentages restent généralement inchangés par rapport à 1996, même si le nombre d'automobilistes a augmenté d'un peu plus de 0,5 % aux dépens du nombre de passagers. Les plus grands centres métropolitains ont enregistré le plus fort pourcentage de gens qui empruntent les transports en commun et le plus faible pourcentage de ceux qui se rendent au travail en voiture. À Toronto, le nombre d'habitants qui empruntent les transports en commun a reculé d'environ 0,5 % depuis 1996, alors qu'à Montréal, il a augmenté d'environ 1,5 %.

COMMERCE INTERNATIONAL[2] ET FLUX DES ÉCHANGES COMMERCIAUX

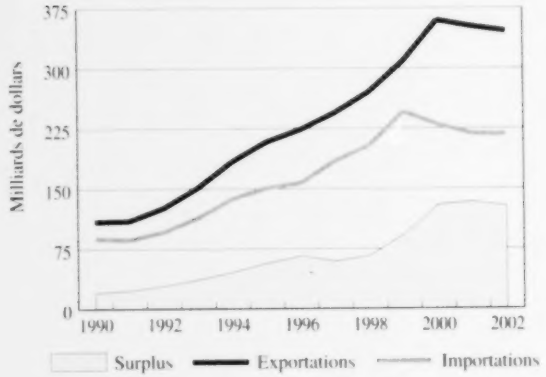
À la fin de 2002, l'excédent commercial du Canada avec le reste du monde est tombé à son plus bas niveau depuis 1999, étant donné la diminution des exportations de biens et l'augmentation des importations.

COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS

En 2002, les États-Unis ont été de loin le plus important partenaire commercial du Canada, représentant 76 % (en valeur) de l'ensemble du commerce du Canada avec le monde (70 % en 1991). Les exportations du Canada vers les États-Unis ont rendu compte de plus de 87 % du total des exportations du Canada avec le monde (75 % en 1991). Par opposition, les importations américaines au Canada ont varié entre 63 % et 68 % du total des importations du monde durant la période 1990-2002. Il s'ensuit que le surplus annuel du Canada avec les États-Unis a connu un taux de croissance moyen annuel de 17 % depuis 1991.

La figure 2-4 indique la valeur des échanges commerciaux avec les États-Unis entre 1990 et 2002.

FIGURE 2-4 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1990 – 2002



Note : Données des échanges commerciaux des services de douanes, données préliminaires pour 2002.

Source : Transports Canada, adapté des données sur le commerce international de Statistique Canada

En 2002, le commerce du Canada avec les États-Unis s'est chiffré à 564 milliards $. Les camions ont transporté près de 66 % de ces échanges commerciaux (1,5 milliard $ par jour), suivis du train (17 %), des pipelines, du transport aérien et du transport maritime. Le camionnage est le mode de transport qui a dominé les exportations (57 %) et les importations (80 %). Selon le volume, les pipelines se sont classés au premier rang, à 32 % (principalement pour les exportations), et ont été suivis du camionnage (29 %) et du transport maritime (20 %).

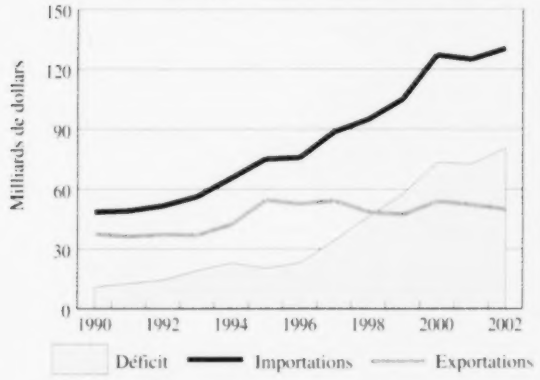
Le flux des échanges le plus important entre le Canada et les États-Unis est en Ontario et dans la région du Centre-Est des États-Unis (laquelle est située en bordure des Grands Lacs) et totalise 168 milliards $. Quatre des cinq principaux courants d'échange entre le Canada et les États-Unis passent par l'Ontario. Plus de 80 % du commerce entre le Canada et les États-Unis acheminé par camion (selon la valeur) a été concentré dans six postes frontaliers : pont Ambassador/Windsor, Ontario; Fort Erie/Niagara Falls, Ontario; Sarnia, Ontario; Lacolle, Québec; Lansdowne, Ontario; et Pacific Highway, Colombie-Britannique.

COMMERCE AVEC D'AUTRES PAYS

Les échanges commerciaux du Canada avec d'autres pays se sont chiffrés à 180 milliards $ en 2002. Ces échanges ont accusé un déficit en 2002, vu que les importations de l'étranger ont généralement dépassé les exportations du Canada à destination de ces pays.

2 Les statistiques dont il est fait état dans le présent rapport sont fondées sur les données des douanes, tandis que les données détaillées sur les produits, les moyens de transport et les régions géographiques sont uniquement présentées sur la base des statistiques douanières.

FIGURE 2-5 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET LES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1990 – 2002



Note : Données des échanges commerciaux des services de douanes; données préliminaires pour 2002.

Source : Transports Canada, adapté des données sur le commercial international de Statistique Canada

Comme l'indique la figure 2-5, les déficits commerciaux ont augmenté au rythme moyen annuel de 18 % depuis 1991.

Sur le plan de la valeur et du volume, le transport maritime et le transport aérien ont été les modes prédominants en assurant le mouvement de plus de 90 % des échanges commerciaux entre le Canada et les pays d'outre-mer. En 2002, six courants d'échange ont représenté près de 75 % de l'ensemble du commerce du Canada avec les pays autres que les États-Unis. Quatre de ces courants étaient bidirectionnels entre les provinces de l'Est et l'Europe (14 milliards $ d'exportations, 41 milliards $ d'importations), et entre les provinces de l'Ouest et les pays riverains du Pacifique (13 milliards $ d'exportations, 18 milliards $ d'importations). Les autres courants bidirectionnels ont été axés sur les importations destinées aux provinces de l'Est en provenance des pays riverains du Pacifique (33 milliards $) et du Mexique (11 milliards $).

Pour d'autres précisions sur les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et d'autres pays, voir les tableaux A2-1 à A2-9 de l'addendum.

TOURISME

En 2001, les dépenses touristiques au Canada ont atteint 51,7 milliards $, soit une baisse de 0,2 % par rapport à 2000. Les dépenses touristiques de transport ont reculé de 4,3 % à 19,7 milliards $, ce qui s'explique par une baisse de 8,1 % des dépenses consacrées aux voyages en avion. Cette baisse s'est poursuivie au cours des neuf premiers mois de 2002, alors que les dépenses touristiques globales se sont chiffrées à 38,1 milliards $, soit 3,2 % de moins qu'au cours des neuf premiers mois de 2001.

Les voyages intérieurs[3] ont diminué en 2001, année où seulement 144,2 millions de voyages ont été effectués au Canada, soit une baisse de 11 % par rapport aux 162,2 millions de voyages effectués en 2000. Tous les types de voyages intérieurs, interprovinciaux comme intraprovinciaux, de même que les déplacements de moins de 24 heures et de plus de 24 heures, ont reculé. Les voyages intérieurs assurés par tous les modes ont eux aussi diminué, sauf les voyages de moins de 24 heures effectués en train, qui ont augmenté de 28 %.

Comme l'indique le tableau 2-5, les voyages internationaux, à destination et en provenance du Canada, ont baissé de 6,9 % en 2002. Les voyages effectués par des Canadiens aux États-Unis ont reculé de 9,9 %, alors que les voyages de plus de 24 heures ont augmenté de 1,3 %. Les voyages effectués par des étrangers au Canada ont baissé de 6,0 %, même si les voyages de plus de 24 heures effectués par des Américains ont augmenté de 7,3 %. (Pour d'autres précisions sur les déplacements touristiques, voir les tableaux A2-10 à A2-20 de l'addendum.)

TABLEAU 2-5 : SOMMAIRE DES VOYAGES INTERNATIONAUX, 2002

	2002	*Changement en % par rapport à 2001*
Voyages par Canadiens	39 239 189	-9,2
Aux États-Unis	34 558 922	-9,9
Automobile	28 544 214	-9,8
Moins de 24 heures	20 853 331	-13,3
Plus de 24 heures	7 690 883	1,3
Vers tous les autres pays	4 680 267	-3,1
Voyages par non-résidents	44 896 260	-4,8
Par résidents américains	40 878 172	-4,6
Automobile	33 423 832	-5,1
Moins de 24 heures	22 816 650	-9,9
Plus de 24 heures	10 607 182	7,3
Par tous autres résidents	4 018 088	-6,0
Total – Voyages internationaux	84 135 449	-6,9

Source : Statistique Canada, Cat. 66-001

3 Les voyages intérieurs désignent les voyages d'au moins 80 km à partir du lieu de résidence habituel d'un voyageur, à l'exclusion des déplacements à destination ou en provenance du lieu de travail ou de l'école.

EMPLOI

En 2002, l'emploi total au Canada a augmenté de 2,2 % suite à la création de 335 000 emplois. Au cours des cinq dernières années, le nombre d'emplois à plein temps liés aux transports dépassait 800 000. Les données préliminaires pour 2002 ne permettent pas d'évaluer si l'emploi total dans le secteur des transports a suivi la tendance nationale observée. L'industrie du transport aérien a été durement touchée par le ralentissement économique et les attaques terroristes, montrant aucun signe d'amélioration en 2002. L'emploi lié au transport aérien a chuté de 7,2 %. Aucune conclusion n'a pu être tiré des données disponibles pour les autres secteurs.

Pour des données en séries temporelles sur l'emploi et les salaires, veuillez consulter les tableaux A2-21 à A2-47 de l'addendum au présent rapport à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm.

CONSOMMATION D'ÉNERGIE

La consommation totale d'énergie dans l'économie canadienne a diminué de 0,4 % entre 2000 et 2001. La demande d'énergie du secteur des transports, qui représente 34 % de ce total, a reculé de 1,0 %. La consommation d'énergie a augmenté seulement dans le transport routier (0,4 %) et le transport maritime, y compris les pêches (7,9 %). À l'autre extrémité, la consommation de carburant a diminué de 9,2 % dans le secteur du transport aérien et de 8,6 % dans l'industrie du transport par pipeline. (Pour d'autres précisions sur la consommation d'énergie dans le secteur des transports, voir les tableaux A2-48 à A2-60 de l'addendum.)

PRODUCTIVITÉ ET ÉVOLUTION DES PRIX DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Après une période de solide croissance annuelle de la productivité durant la première moitié des années 1990, les hausses de productivité dans certains secteurs de transport (rail, air et camionnage) ont fléchi durant la deuxième moitié de la décennie, leur hausse n'étant plus que de 1,6 % par an. La croissance de la productivité en 2001 était plus élevée à 1,9 %.

Les prix des transports ont suivi ces mêmes tendances. Au cours des deux périodes, les prix ont reculé en termes réels. Cependant, la réduction de prix a été plus prononcée au cours de la première moitié des années 1990, chutant en moyenne de 2,3 % annuellement. L'évolution des prix a été tout particulièrement touché en 2000 suite à une flambée des prix du carburant. En 2001, les prix des transports ont retrouvé un rythme d'augmentation inférieur au taux d'inflation.

La baisse des prix des transports et la vigueur des échanges commerciaux au cours de la première moitié des années 1990 ont donné lieu à des activités de transport qui ont multiplié par deux le taux de croissance de l'économie durant cette période. De 1996 à 2000 et en 2001, la production des transports s'est produite au même rythme que la croissance économique. (Pour plus de précisions sur la productivité et l'évolution des prix du secteur des transports, voir les tableaux A2-61 à A2-64 de l'addendum.)

IMPORTANCE DES TRANSPORTS POUR L'ÉCONOMIE CANADIENNE

PRODUCTION VALEUR AJOUTÉE DES TRANSPORTS COMMERCIAUX

Des estimations[4] de la valeur ajoutée de la production existent pour les services de transport fournis par des entreprises commerciales ou pour le compte d'autrui. Ces estimations excluent les services de transport assurés par des entreprises pour leurs propres besoins, comme le camionnage privé.

Les entreprises de transport commerciales au Canada ont représenté 39,0 milliards $ en 2002, ou 4,0 % du PIB valeur ajoutée. Le camionnage est incontestablement le secteur le plus important, puisqu'il représente 11,9 milliards $, ou 1,2 % de la production globale. Le transport aérien et le transport ferroviaire ont représenté respectivement 4,3 milliards $ (0,4 % de la production totale) et 4,7 milliards $ (0,5 %).

Le tableau 2-6 compare la contribution des différents modes de transport au PIB du Canada en 2002.

4 Une mesure de la production à valeur ajoutée est désignée comme production nette. Elle équivaut à la production brute ou au chiffre d'affaires global moins les biens et services achetés par une entreprise comme facteurs de production intermédiaires et ne comporte que les principaux facteurs comme la main-d'œuvre.

TABLEAU 2-6 : TRANSPORT COMMERCIAL EN TERMES DE POURCENTAGE DU PIB, 2002

	Millions de dollars réels de 1997 [1]	*% du PIB*
Industries		
Transport aérien	4 310,3	0,4
Transport ferroviaire	4 696,5	0,5
Transport maritime	1 120,2	0,1
Camionnage	11 948,5	1,2
Réseau de transport en commun	2 900,4	0,3
Autobus interurbains et ruraux	179,1	0,0
Divers transport de surface de passagers	1 926,7	0,2
Autres entreprises de transport [2]	11 914,7	1,2
Industries des transports	38 853,0	4,0

1 PIB aux prix de base

2 Comprend les services scéniques et touristiques, postaux et de courrier ainsi que les activités de soutien pour les autres modes de transport comme la manutention des bagages, le pilotage, les opérations portuaires, le chargement et déchargement de wagons ferroviaires.

Source : Statistique Canada Tableau Cansim 379-0019

DEMANDE LIÉE AUX TRANSPORTS

Les dépenses en transport dans la demande finale des biens ont représenté 14,1 % du total des dépenses dans l'économie en 2002. Les dépenses personnelles de transport ont dominé la demande de transport et ont représenté 8,8 % du PIB. En 2002, ces dépenses ont augmenté de 5,2 %, ce qui reflète la hausse de 7,5 % des achats de véhicules automobiles. Les achats d'équipement de transport, essentiellement des véhicules automobiles, ont compté pour 4,2 % du PIB, alors que les autres dépenses consacrées aux véhicules automobiles, notamment les dépenses d'entretien et de réparation, de carburant et de permis, ont représenté 3,6 % de plus. Les dépenses personnelles consacrées aux transports commerciaux ont représenté 1,1 % du PIB total. Pour une ventilation plus détaillée des dépenses personnelles de transport, voir le tableau A2-65 de l'addendum.

Les investissements dans les transports ont représenté 3,3 % du PIB en 2002. Les investissements des entreprises dans l'équipement de transport, qui comptent pour 2,3 % du PIB, représentent la part la plus importante. En 2002, les investissements des entreprises dans les transports ont progressé de 29,2 %, ce qui traduit un revirement des inventaires automobiles qui, après avoir baissé de 3,0 milliards $ en 2001, ont augmenté de 2,6 milliards $. Les dépenses consacrées au réseau routier représentent 87 % des dépenses des gouvernements consacrées aux transports, ou 0,6 % du PIB. Pour d'autres précisions sur les dépenses des gouvernements consacrées aux transports, voir le chapitre 3 du présent rapport.

Le commerce des produits automobiles domine les exportations et les importations. Les exportations d'équipement automobile, notamment de pièces, ont représenté 8,5 % du PIB, alors que les importations ont compté pour 7,1 % du PIB en 2002. Les exportations de produits automobiles ont augmenté de 4,5 % en 2002, tandis que les importations ont augmenté de 12,3 %. Les exportations et les importations de services de transport ont représenté chacune environ 1,0 % du PIB.

La demande intérieure de transport a représenté 13,6 % de la demande intérieure finale en 2002. Ce pourcentage est légèrement inférieur à celui du PIB, ce qui reflète l'importance des produits automobiles dans le commerce extérieur du Canada.

Le tableau 2-7 ventile la demande de transport en pourcentage du PIB.

TABLEAU 2-7 : DEMANDE DE TRANSPORT EN POURCENTAGE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT, 2002

	Millions de dollars 2002	*% du PIB 2002*	*% de croissance annuelle 2001-2002*	*% de croissance annuelle 1996-2001*
Dépenses personnelles consacrées aux transports	**100 763**	**8,8**	**5,2**	**6,3**
Matériels de transport neufs et d'occasion	47 723	4,2	7,5	8,0
Dépenses de réparation et d'entretien	13 137	1,2	6,1	4,3
Carburants et lubrifiants de transport	20 494	1,8	3,1	5,9
Autres services liés aux matériels de transport	6 713	0,6	2,9	4,1
Achat de services de transport commercial	12 696	1,1	0,4	4,8
Investissements dans les transports	**37 898**	**3,3**	**24,5**	**N/D**
Investissements des entreprises dans les transports	29 847	2,6	29,2	N/D
Infrastructures de transport (routes et voies ferrées)	1 252	0,1	5,6	0,3
Matériels de transport	25 964	2,3	3,2	16,4
Inventaires	2 631	0,2	(181,0)	N/D
Investissements publics dans les transports	8 051	0,7	9,9	2,9
Infrastructures de transport (routes)	6 998	0,6	6,8	2,6
Matériels de transport	1 053	0,1	35,5	5,9
Dépenses publiques de transport [1]	**12 333**	**1,1**	**(8,3)**	**(2,0)**
Entretien des infrastructures (routes)	7 614	0,7	5,6	5,3
Subventions aux transports en commun	2 354	0,2	(3,9)	2,8
Autres dépenses	2 365	0,2	(23,8)	(5,9)
Exportations	**108 041**	**9,5**	**4,5**	**7,7**
Matériels de transport, y compris les pièces	97 081	8,5	4,5	7,9
Transport commercial	10 960	1,0	4,2	5,9
Importations	**95 777**	**8,4**	**10,4**	**7,1**
Matériels de transport, y compris les pièces	81 446	7,1	12,3	7,3
Transport commercial	14 331	1,3	0,9	6,1
Total de la demande finale de transport	**161 185**	**14,1**	**5,0**	**N/D**
Produit intérieur brut aux prix du marché	**1 142 123**	**100,0**	**4,6**	**5,5**
Total de la demande intérieure de transport	148 133	13,6	4,4	N/D
Demande intérieure finale	**1 092 106**	**100,0**	**4,8**	**5,4**

1 Données pour 2001, les taux de croissance par rapport à l'année précédente sont rapport à 2000.

Source : Statistique Canada, Comptes nationaux des revenus et des dépenses; Transports Canada

IMPORTANCE DES TRANSPORTS POUR LES ÉCONOMIES PROVINCIALES ET TERRITORIALES

TRANSPORTS COMMERCIAUX

Le tableau 2-8 illustre l'importance des transports commerciaux pour le PIB des provinces et des territoires. Pour l'économie canadienne en général, les transports commerciaux représentent 4,0 % du PIB à valeur ajoutée. Ils revêtent une importance particulière pour le Manitoba, la Colombie-Britannique et le Nouveau-Brunswick. La majeure partie des activités de transport commercial ont lieu en Ontario et au Québec qui, ensemble, regroupent près de 59 % du total des transports commerciaux mesuré en fonction du PIB. L'Alberta et la Colombie-Britannique représentent près de 30 %.

TABLEAU 2-8 : TRANSPORT COMMERCIAL PAR PROVINCE ET TERRITOIRE, 2001

	Millions $ de 1997	*% des transports commerciaux totaux au Canada*	*% du PIB total provincial/ territorial*
Terre-Neuve[1] et Labrador	464,7	1,0	4,1
Île-du-Prince-Édouard[1]	73,0	0,2	2,6
Nouvelle-Écosse[1,2]	919,0	2,1	4,4
Nouveau-Brunswick[1,2]	957,0	2,1	5,4
Québec	9 155,5	20,6	4,4
Ontario	15 700,3	35,3	3,6
Manitoba[1]	2 057,1	4,6	6,1
Saskatchewan	1 694,8	3,8	3,4
Alberta	6 550,0	14,7	4,1
Colombie-Britannique	6 753,6	15,2	5,1
Territoires[1]	206,5	0,5	4,4
Canada	**44 531,5**	**100,0**	**4,0**

Note : PIB aux prix de base.
1. Comprend le secteur de l'entreposage.
2. Comprend les pipelines.

Source : Statistique Canada, Tableau 379-0025 de CANSIM

DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS DANS LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES

En 2001, les Canadiens ont consacré 95,8 milliards $ aux transports. Les habitants de l'Ontario ont dépensé 41 % de ce montant, ceux du Québec, 23 %, ceux de Colombie-Britannique, 13 %, et ceux de l'Alberta, 10 %.

Par habitant, les habitants du Yukon ont consacré en moyenne 3 781 $ aux transports en 2001, alors que les habitants du Nunavut n'y ont consacré que 1 031 $. Parmi les autres provinces et territoires, seuls les habitants de l'Ontario, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont enregistré des dépenses de transport par habitant supérieures à la moyenne nationale de 3 080 $.

En moyenne, 15,4 % des dépenses personnelles totales engagées au Canada ont été consacrées aux transports en 2001. Les dépenses personnelles consacrées aux transports ont été les plus élevées au Yukon, où elles ont représenté 16,5 % du total des dépenses personnelles, la proportion la plus élevée de toutes les provinces et territoires.

Les dépenses personnelles consacrées aux transports ont représenté 9,2 % de la demande intérieure finale au Canada en 2001. Elles se sont chiffrées à plus de 9 % de cette demande au Nouveau-Brunswick, au Québec, et en Ontario, mais à seulement 7,1 % au Yukon, 3,5 % dans les Territoires du Nord-Ouest et 2,1 % dans le Nunavut.

Le tableau 2-9 présente les dépenses personnelles consacrées aux transports par province en 2001.

TABLEAU 2-9 : TOTAL DES DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR PROVINCE, 2001

	Millions de dollars	*Dollars par habitant*	*% des dépenses personnelles totales provinciales*	*% des dépenses personnelles totales en transport au Canada*	*% de la demande finale intérieure provinciale*
Terre-Neuve et Labrador	1 357	2 541	15,5	1,4	8,4
Île-du-Prince-Édouard	355	2 559	15,0	0,4	8,6
Nouvelle-Écosse	2 546	2 700	14,8	2,7	8,4
Nouveau-Brunswick	2 101	2 780	16,2	2,2	9,3
Québec	21 601	2 912	15,9	22,5	9,7
Ontario	38 768	3 259	15,6	40,5	9,6
Manitoba	2 882	2 508	13,4	3,0	8,1
Saskatchewan	2 562	2 519	14,0	2,7	8,0
Alberta	10 620	3 472	15,7	11,1	8,1
Colombie-Britannique	12 215	2 978	14,4	12,7	8,9
Yukon	114	3 781	16,5	0,12	7,1
Territoires du Nord-Ouest	124	3 008	12,9	0,13	3,5
Nunavut	29	1 031	7,8	0,03	2,1
Canada	**95 816**	**3 080**	**15,4**	**100,0**	**9,2**

Source : Statistique Canada

DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT 3

Au cours de l'exercice 2001-2002, tous les ordres de gouvernement ont augmenté leurs dépenses consacrées aux transports.

Ce chapitre donne un aperçu des répercussions financières de l'investissement du secteur public dans les transports. Dans un premier temps, il résume toutes les dépenses et les recettes de transport par ordre de gouvernement. Dans un second temps, il dresse un sommaire des recettes fédérales et provinciales tirées des utilisateurs des transports, et une ventilation détaillée des dépenses par ordre de gouvernement. Enfin, il présente les dépenses combinées par mode.

DÉPENSES PUBLIQUES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

Pendant plusieurs années, les dépenses publiques consacrées aux transports ont oscillé entre 17 milliards $ et 18 milliards $. Cependant, comme en témoigne le tableau 3-1, les dépenses consacrées aux transports par tous les ordres de gouvernement ont fait un bond en 2001-2002 pour atteindre 19 milliards $, soit une hausse de 1,2 milliard $, ou 6,4 %, par rapport à 2000-2001. Tous les ordres de gouvernement ont contribué à cette hausse. Le gouvernement fédéral a injecté 259 millions $ de plus, essentiellement à la suite des événements du 11 septembre 2001. Les dépenses consacrées aux transports par le gouvernement fédéral en 2002-2003 devraient augmenter de 9,2 % et on s'attend à ce que les recettes non fiscales tirées des utilisateurs des transports doublent au minimum. Les dépenses confondues des gouvernements provinciaux et territoriaux et locaux ont augmenté de 1,2 milliard $, ou de 6,9 %, par rapport à 2000-2001. Depuis quatre ans, les dépenses engagées par les gouvernements provinciaux ont diminué de 311 millions $, toutefois les administrations locales dans les provinces ont plus que compensé cela en augmentant leurs dépenses de près de 2,2 milliards $ depuis 1998-1999.

TABLEAU 3-1 : DÉPENSES ET RECETTES DES GOUVERNEMENTS LIÉES AUX TRANSPORTS

(Millions de dollars)

	1998-1999	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*	*2002-2003*[F]
Dépenses de Transports Canada[1]	1 415	1 252	1 233	1 492	1 348
Autres dépenses fédérales[2]	892	743	774	832	1 189
Dépenses provinciales/territoriales[3]	7 995	8 838	7 489	7 684	N/D
Dépenses locales[4]	7 008	7 740	8 481	9 207	N/D
Total des dépenses de transport	17 310	18 572	17 977	19 215	N/D
Dépenses par habitant ($)	571	607	582	616	N/D
Recettes de Transports Canada	663	386	352	372	423
Autres recettes fédérales[5]	42	46	45	44	420
Recettes fiscales spécifiques provenant des usagers des transports[6]	13 207	13 369	13 207	13 361	N/D

Note : N/D = non disponible. Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1 Exclut des transferts de 24 millions $ aux Sociétés de la Couronne non-impliquées dans les transports en 2002-03.
2 Forte hausse due à la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.
3 Après déduction des transferts fédéraux déclarés par les provinces.
4 Selon l'année civile; après déduction des transferts fédéraux et provinciaux.
5 Recettes des droits pour la sécurité des passagers, de la Grade côtière canadienne et des usagers des petits ports.
6 Taxes fédérales d'accise sur le carburant, taxes provinciales sur le carburant et droits de permis et licences.
F Prévisions au 31 janvier 2003, pour l'année entière.

Source : Budget principal des dépenses du gouvernement du Canada; Direction générale des finances de Transports Canada; Office des transports du Canada; rapports internes de plusieurs organismes et ministères fédéraux; ministères provinciaux et territoriaux des transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

Les droits et les recettes fiscales que le gouvernement perçoit auprès des utilisateurs des transports sont restés relativement stables, atteignant 13,8 milliards $ en 2001-2002, soit une croissance marginale de 1,3 % par rapport à l'année d'avant.

DÉPENSES FÉDÉRALES LIÉES AUX INSTALLATIONS ET AUX SERVICES DE TRANSPORT

Le gouvernement fédéral assure l'exploitation des routes et des ponts, des aéroports, des ports et des havres ainsi que des services de navigation et de sauvetage maritime (Garde côtière). Il fournit également des services modaux de sécurité, de sûreté et de politiques. Transports Canada se livre à diverses activités multimodales, qui vont des services de sûreté et préparatifs d'urgence à la réglementation et à la surveillance du transport des marchandises dangereuses. Comme l'indique le tableau 3-2, les dépenses totales directes que le gouvernement fédéral engage dans les transports devraient atteindre 1,7 milliard $ en 2002-2003, soit 15 % de plus que l'année précédente. Après plusieurs années de recul, ces dépenses ont déjà affiché une hausse de 9 % en 2001-2002.

TABLEAU 3-2 : DÉPENSES FÉDÉRALES DE FONCTIONNEMENT, D'ENTRETIEN ET D'IMMOBILISATIONS, 1998/99 À 2002/03

(Millions de dollars)

	1998-1999	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*	*2002-2003*[a]
Aéroports	140	123	92	85	66
Systèmes de navigation aérienne	64	51	70	51	60
Garde côtière	471	480	496	520	503
Ports et havres[1]	86	99	107	112	126
Routes et ponts[2]	156	141	154	209	196
Recherche et développement	12	13	11	11	9
Opérations	**929**	**907**	**929**	**989**	**960**
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien					284
Sécurité aérienne et politiques[3]	126	142	154	155	165
Sécurité maritime et politiques	56	47	49	49	56
Sécurité routière et ferroviaire et politiques[4]	40	41	40	43	51
Sécurité multimodale et politiques[5]	125	112	112	174	138
Sécurité et Sûreté	**346**	**342**	**354**	**422**	**669**
Services corporatifs de Transports Canada	**95**	**96**	**111**	**113**	**119**
Total	**1 370**	**1 346**	**1 395**	**1 524**	**1 748**

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.ca.tc.gc.ca)

1 Comprend les dépenses de Pêches et Océans Canada au titre des petits ports de pêche.
2 Comprend les contributions versées par Transports Canada à la Société des ponts fédéraux Limitée ainsi que les dépenses de la Commission de la capitale nationale, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, de Parcs Canada et du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.
3 Comprend les dépenses du Tribunal de l'aviation civile.
4 Hausse des dépenses en 1998/99 liée à l'achat d'un traversier.
5 Comprend les dépenses liée à la réglementation et à l'inspection du transport des marchandises dangereuses ainsi qu'à la sécurité, à la politique et à l'analyse multimodales. Sûreté et Préparatifs d'urgence, et Recherche et Développement. Services généraux de Transports Canada et Office des transports du Canada.
a Prévisions au 31 janvier 2003, pour l'année entière.

Source : Transports Canada

Ces activités peuvent être subdivisées en deux grandes catégories la première étant l'exploitation et la deuxième regroupant les aspects sécurité, sûreté et politiques. Les dépenses d'exploitation ont baissé de 2,9 % en 2002-2003 pour atteindre 960 millions $. L'augmentation des dépenses consacrées par le gouvernement fédéral aux routes et aux ponts reflète l'augmentation des dépenses d'investissement dans les ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal. Les dépenses consacrées à la sécurité, à la sûreté et aux politiques devraient atteindre 669 millions $ en 2002-2003, soit près du double de leur niveau de 1998-1999. Les principales hausses de ces dernières années sont attribuables aux nouveaux engagements pris en matière de sûreté dans le secteur du transport aérien.

SUBVENTIONS FÉDÉRALES AUX TRANSPORTS

En 2002-2003, les subventions et les contributions directes versées aux transports par le gouvernement fédéral devraient reculer à 789 millions $, soit une baisse de près de 120 millions $, ou de 1,4 %, par rapport à 2001-2002. Cette baisse est principalement attribuable aux subventions inférieures octroyées à VIA Rail, qui ont diminué de 55 millions $, et à la fin du programme de dédommagement des transporteurs aériens (près de 100 millions $) mis en place en raison de la fermeture de l'espace aérien du Canada après les événements du 11 septembre 2001. Sans ces programmes, les transferts fédéraux au secteur des transports auraient augmenté de 139 millions $, essentiellement en raison du financement renouvelé du Programme des travaux d'infrastructures du Canada. L'importante réduction du financement intervenue depuis 1998-1999 est le résultat de l'élimination des paiements versés à NAV Canada et aux programmes de transfert routier. Le tableau 3-3 contient plus de précisions sur ces subventions.

RÉPARTITION DES DÉPENSES PROVINCIALES, TERRITORIALES ET LOCALES PAR Pprovince[1]

En 2001-2002, les gouvernements provinciaux, territoriaux et locaux ont consacré 17 milliards $ aux transports, soit 0,9 milliard $, ou 7,5 %, de plus qu'en 2000-2001. Les dépenses locales ont progressé de 0,8 milliard $ (9 %). Les dépenses engagées par les provinces se sont chiffrées à 7,9 milliards $, soit 2,6 % de plus qu'en 2000-2001, et ont retrouvé le même niveau qu'au milieu des années 90.

1 Pour plus de précisions, veuillez consulter les tableaux relatifs au chapitre 3 dans l'*addendum* sur le site Web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca.

TABLEAU 3-3 : SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES DIRECTES PAR MODE, 1998/99 À 2002/03

(Millions de dollars)

	1998-1999	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*	*2002-2003*[F]
Transport aérien					
Aéroports (fonctionnement et immobilisations)	45,0	38,7	46,8	50,6	36,2
NAV CANADA	215,8	-	-	-	-
Aide aux aéroports et Sûreté Aéroportuaire [1]	-	-	-	123,9	28,0
Autre	2,9	1,8	1,5	2,5	3,3
Total – Transport aérien	263,8	40,5	48,3	177,0	67,5
Transport maritime					
Marine Atlantique	29,1	114,8	38,6	36,8	46,4
Fonds de cession des ports [2]	6,7	22,0	45,4	21,6	22,3
Autres services de traversiers et services côtiers	32,0	31,8	30,8	31,7	32,2
Autre [3]	12,5	3,9	38,3	21,0	8,9
Total – Transport maritime	80,3	172,5	153,1	111,0	109,8
Transport ferroviaire					
VIA Rail	200,5	170,3	231,6	310,2	255,7
Wagons-trémies	21,0	20,0	18,2	16,4	16,0
Passages à niveau	7,2	7,4	7,5	7,5	7,5
Autre	8,6	8,2	8,4	8,5	9,0
Total – Transport ferroviaire	237,2	206,0	265,7	342,2	288,3
Transport routier					
Programmes de transition [4]	93,4	57,5	15,3	29,6	37,5
Ententes routières	125,9	107,2	62,8	69,0	102,5
Programme d'infrastructures [5]	81,7	-	-	7,7	113,3
Raccordement permanent avec Î-P-É	44,3	46,1	47,2	48,6	50,1
Autre	9,9	18,6	20,1	13,7	18,3
Total – Transport routier	355,2	229,4	145,4	168,5	321,7
Autres subventions, n.m.a.	0,4	0,2	0,5	1,1	1,6
Total général	**936,5**	**648,5**	**612,9**	**800,3**	**788,9**

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca). Les dépenses de transport connexes engagées par les organismes de développement régional ont été ajoutées avec effet rétroactif à 1996-1997.

I.P.-É. : Île du Prince-Édouard

n.m.a. : non mentionnées ailleurs

1 Comprend l'aide de 99 millions $ accordée aux transporteurs aériens en 2001-2002 et les 28 millions $ du programme d'amélioration de la sécurité des cabines de pilotage en 2002-2003.

2 Comprend un paiement de 36 millions $ au gouvernement du Québec au titre de la cession de quais de traversier.

3 Comprend un paiement de 21,4 millions $ à la Commission portuaire de Hamilton pour le règlement d'un contentieux civil.

4 Programmes fédéraux compensatoires au titre de l'abolition de la LTGO et des programmes de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique; l'acquisition du service de traversier du Labrador en 1997-1998.

5 Comprend un transfert de 62,3 millions $ à la Toronto Transit Authority.

F Prévisions au 31 janvier 2003, pour l'année entière.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des transports.

Depuis 1998-1999, les dépenses consacrées par les gouvernements provinciaux et locaux au secteur des transports ont progressé en moyenne de 4 % par an. Les hausses relatives les plus importantes ont été enregistrées en Alberta, en Saskatchewan et au Québec, tandis que le Nouveau-Brunswick, les Territoires du Nord-Ouest et l'Ontario ont dépensé moins d'argent.

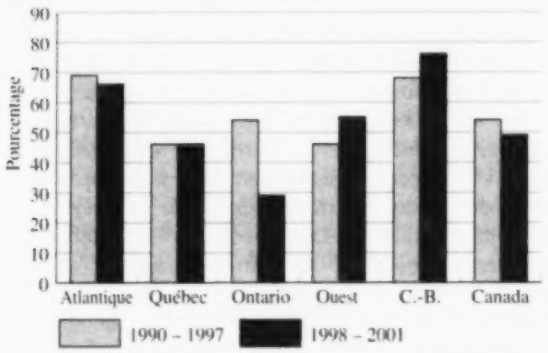
Les transferts fédéraux équivalent à 1,1 % des dépenses que les gouvernements locaux et territoriaux ont consacrées au secteur des transports en 2001-2002. La même année, le Yukon a été le plus tributaire des transferts fédéraux aux territoires et aux provinces, qui ont représenté plus de 30 % de ses dépenses consacrées au secteur des transports.

Dans toutes les provinces, les dépenses consacrées aux routes représentent le principal poste des dépenses de transport, puisqu'elles représentent respectivement 37 % et 42 % de toutes les dépenses nettes engagées par les deux ordres de gouvernement. D'autres modes de transport représentent également une part appréciable des dépenses dans certaines provinces. L'éloignement des Territoires du Nord-Ouest explique l'importance des dépenses consacrées au transport aérien, qui ont représenté 15 % des dépenses de transport en 2001-2002. Cette importance relative du transport aérien dans les territoires varie d'une année à l'autre et a atteint un sommet de 38 % en 1997-1998.

Même si les dépenses consacrées aux transports en commun ont baissé de 0,6 milliard $ en Ontario depuis 1998-1999, elles représentent toujours 22 % des dépenses totales consacrées au secteur des transports, ce qui en fait la part la plus importante consacrée à ce poste par un gouvernement provincial. Les gouvernements locaux ont remplacé les gouvernements provinciaux comme principale source des dépenses consacrées aux transports en commun : en 2001-2002, ils ont effectué 93 % de ces dépenses, contre 46 % par année en moyenne durant les années 1990. Les dépenses consacrées aux transports en commun sont également importantes au Québec, en Colombie-Britannique et en Alberta.

La figure 3-1 illustre les tendances quant au rôle des provinces dans les dépenses non fédérales consacrées aux transports sur deux périodes, soit 1990 à 1997 et 1998 à 2001. Les provinces de l'Ouest ont chacune majoré d'environ 10 % leur part des dépenses consacrées aux transports. Pour ce qui est des provinces du Centre et de l'Est, c'est la situation contraire qui prévaut. Dans le Canada atlantique et au Québec, le retrait progressif des gouvernements provinciaux est marginal. Nulle part, la diminution du rôle de la province n'est plus évidente qu'en Ontario, où la part des dépenses consacrées aux transports est passée de 54 % entre 1990 et 1997 à 29 % entre 1998 et 2001. Il s'ensuit que le gouvernement de l'Ontario a consacré aux transports en 2001-2002 environ la moitié de ce qu'il y consacrait au milieu des années 1990.

FIGURE 3-1 : DÉPENSES LOCALES ET PROVINCIALES EN TRANSPORT PAR HABITANT, 1990 – 1997 VERSUS 1998 – 2001



Source : Transports Canada

DES RECETTES DE TRANSPORT PAR ORDRE DE GOUVERNEMENT

Le gouvernement fédéral tire des recettes de l'utilisation des installations et des services de transport. Les recettes provenant du recouvrement des coûts sont portées au crédit du budget des ministères fédéraux, alors que les recettes provenant d'autres sources sont portées au crédit du Trésor public. Les deux sont comprises dans cette analyse. Les taxes d'accise sur le carburant, perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux, de même que les droits provinciaux au titre des permis et autres droits, constituent des recettes fiscales perçues auprès des utilisateurs des transports. Le tableau 3-4 illustre les recettes publiques provenant des utilisateurs des transports entre 1998-1999 et 2002-2003.

En 2001-2002, l'année la plus récente pour laquelle on dispose de données budgétaires pour tous les ordres de gouvernement, les recettes publiques provenant des utilisateurs des transports par le biais des taxes sur le carburant et des droits des permis et licences délivrés par les gouvernements fédéral et provinciaux et territoriaux se sont chiffrées à 13,8 milliards $, soit 1,3 % de plus qu'en 2000-2001. De loin, ce sont les taxes sur le carburant routier qui ont constitué la plus grosse part des recettes fiscales provenant du secteur des transports, puisqu'elles ont été en moyenne de 10 milliards $, soit 73 % de toutes les recettes que le gouvernement fédéral tire des utilisateurs des transports, entre 1998-1999 et 2001-2002. Pendant un temps, les recettes provenant des taxes sur le carburant routier ont affiché le taux de croissance le plus rapide. Ces dernières années, l'augmentation de la demande de carburant routier et des recettes provenant des taxes sur le carburant routier a été modérée par l'augmentation des prix du carburant.

TABLEAU 3-4 : RECETTES PUBLIQUES PROVENANT DES USAGERS DES TRANSPORTS, 1998-1999 À 2002-2003

(Millions de dollars)

	1998-1999	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*	*2002-2003*[F]
Taxe sur le transport aérien[1]	295	3	-	-	-
Recettes aéroportuaires	267	271	250	264	316
Services des aéronefs	28	27	28	34	30
Droit de sécurité aérienne	-	-	-	-	375
Recettes maritimes[1]	73	79	72	76	80
Location des wagons-trémies[2]	12	13	14	14	10
Autres droits et recouvrement[3]	30	38	35	28	32
Total porté au crédit	705	431	397	416	843
Taxes fédérales sur le carburant	4 742	4 786	4 807	4 758	N/D
Usage hors transport[4]	430	438	447	439	
Transport routier[4]	4 138	4 164	4 164	4 136	N/D
Autres modes[4]	174	185	196	183	N/D
Taxes provinciales/territoriales sur le carburant	6 831	6 976	6 923	7 060	N/D
Équivalent de la taxe de vente[5]	581	643	763	729	N/D
Transport routier[6]	5 941	5 996	5 852	6 050	N/D
Autres modes[5]	309	336	308	281	N/D
Droits de permis et licences perçus par les provinces et les territoires	2 645	2 688	2 687	2 711	N/D
Total – Recettes fiscales provenant des usagers de la route	12 724	12 848	12 703	12 897	N/D
Total – Recettes provenant de la taxe sur le carburant payée par les autres usagers des transports	483	521	504	494	
Total – Recettes fiscales provenant des usagers des transports	13 207	13 369	13 207	13 361	N/D
Total – Recettes fiscales et droits provenant des usagers des transports	13 912	13 800	13 605	13 777	N/D

Note : N/D = Non disponible. Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

Depuis 1996-1997, les produits de la taxe sur le transport aérien, qui étaient auparavant déduits des dépenses budgétaires de Transports Canada, sont portés au crédit du Trésor public.

1 Comprend les droits d'utilisation de la Garde côtière et les produits des ventes d'actifs maritimes portés au crédit du Trésor public.

2 Portée au crédit du Trésor public.

3 Comprend les transferts interministériels et intraministériels au titre des services ainsi que divers droits réglementaires, administratifs et de permis et licences portés au crédit de Transports Canada ou du Trésor public.

4 Taxes sur le carburant estimatives provenant de l'utilisation du réseau de transport public.

5 Estimations de Transports Canada (révisées).

6 Estimations fondées sur la taxe de vente qui aurait dû s'appliquer aux prix provinciaux du carburant avant les taxes provinciales sur le carburant.

F Prévisions au 31 janvier 2003, pour l'année entière.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des transports

Une partie de cet effet a été neutralisée par une hausse de 12 % du revenu disponible entre 1999 et 2001. Les autres recettes découlant des taxes sur le carburant ont régressé de 10 millions $ en 2002-2003, ou de 2 %, en raison de la baisse de l'activité et de l'amélioration du rendement énergétique dans d'autres modes.

En 2002-2003, les recettes de transport du gouvernement fédéral, en dehors des taxes sur le carburant, devraient se chiffrer à 843 millions $, soit le double du niveau de 2001-2002. Le nouveau droit pour la sécurité du transport aérien générera 375 millions $[2]. Un autre gain dépassant 52 millions $ a été réalisé grâce aux recettes aéroportuaires (principalement les baux). Les

2 Les recettes découlant de la taxe de sûreté ont pour but de recouvrer les dépenses de sûreté aéroportuaires qui ne sont pas forcément engagées la même année.

droits maritimes devraient faire rentrer dans les coffres du gouvernement environ 80 millions $. D'autres recettes fédérales qui ne sont pas portées au crédit des transports, comme les recettes provenant de la location des wagons-trémies ou de la vente des actifs portuaires, sont également mentionnées au tableau 3-4.

APERÇU DES DÉPENSES ET DES RECETTES PAR MODE

Cette section présente les dépenses et les recettes fédérales combinées par mode de même que les dépenses engagées par les gouvernements provinciaux, territoriaux et locaux, une fois déduits les transferts provenant d'autres ordres de gouvernement entre 1998-1999 et 2002-2003. Le tableau 3-5 illustre les dépenses et les recettes de transport par mode et par ordre de gouvernement durant cette période.

Les dépenses publiques totales consacrées au réseau routier ont augmenté au rythme d'environ 6 % par an depuis 1998-1999, pour atteindre 13,7 milliards $ en 2001-2002. Les dépenses routières représentent aujourd'hui 71 % de l'ensemble des dépenses consacrées aux transports.

Le financement public des transports en commun a atteint en 1998-1999 un sommet de 3,1 milliards $[3], mais il a reculé à 2,6 milliards $ l'année suivante. Les dépenses ont depuis rebondi pour atteindre 2,7 milliards $ en 2001-2002. Cette année-là, les dépenses publiques consacrées aux transports en commun ont représenté 14 % de toutes les dépenses publiques consacrées aux transports, contre 18 % en 1998-1999.

En 2000-2001, le transport aérien a représenté 2,8 % des dépenses publiques brutes consacrées aux transports. Les dépenses publiques consacrées au transport aérien, qui ont reculé jusqu'en 1999-2000, ont augmenté de 28 % depuis. La majeure partie de cette croissance est attribuable aux initiatives de sécurité et de sûreté. Les dépenses publiques consacrées au transport maritime, exclusion faite du transfert de la dette de BC Ferry au gouvernement provincial, continuent d'osciller aux alentours de 1 milliard $. La part du transport maritime dans les dépenses publiques a atteint 5 %, pourcentage qui n'a guère varié depuis le milieu des années 1990. Les dépenses publiques consacrées au transport ferroviaire ont augmenté de 15 % par an depuis 1998-1999, représentant 2 % des dépenses publiques brutes consacrées aux transports en 2000-2001. Bien que les subventions versées aux services ferroviaires voyageurs aient baissé en 2001-2002, elles représentent toujours environ 80 % des dépenses publiques consacrées au transport ferroviaire. En 2001-2002, les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 1,9 milliard $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire confondus et ont perçu 0,9 milliard $ de droits et de recettes fiscales auprès des utilisateurs des transports.

La catégorie « Autres » du tableau 3-5 comprend les frais généraux de tous les ordres de gouvernement, de même que les dépenses liées aux activités multimodales. Environ 4 % des dépenses publiques consacrées aux transports appartiennent à cette catégorie.

TABLEAU 3-5 : DÉPENSES ET RECETTES DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR PALIER DE GOUVERNEMENT

(Millions de dollars)

	1998-1999	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*	*2002-2003*[F]
Dépenses fédérales de F et E, en capital et subventions[1]					
Transport aérien	594	356	364	469	618
Transport maritime	692	799	804	792	794
Transport ferroviaire	252	221	282	360	309
Transport routier	536	396	323	403	548
Autres/frais généraux	233	222	234	300	268
Total partiel	2 307	1 995	2 007	2 324	2 537
Dépenses provinciales/territoriales/locales[2]					
Transport aérien	75	62	72	72	N/D
Transport maritime	120	1.259	176	183	N/D
Transport ferroviaire	2	5	21	27	N/D
Transport routier	11 398	12.291	12 598	13 317	N/D
Transport en commun	3 085	2.554	2 591	2 747	N/D
Autres/frais généraux	323	401	511	545	N/D
Total partiel	15 003	16.577	15 970	16 891	N/D
Total des dépenses : tous les paliers de gouvernement					
Transport aérien	669	423	437	541	N/D
Transport maritime	812	2 059	980	975	N/D
Transport ferroviaire	254	226	302	387	N/D
Transport routier	11 934	12 687	12 922	13 720	N/D
Transport en commun	3 085	2 554	2 591	2 747	N/D
Autres/frais généraux	556	623	745	845	N/D
Total partiel	17 310	18 572	17 977	19 215	N/D
Recettes des gouvernements provenant des usagers des transports					
Transport routier	12 724	12 848	12 704	12 897	N/D
Autres modes	1 174	936	884	869	N/D
Transport multimodal	14	16	17	11	N/D
Total	13 912	13 800	13 605	13 777	N/D

Note : N/D = Non disponible. Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca). F et E : fonctionnement et entretien.

1 Transports Canada. Budget principal des dépenses et comptes publics des ministères fédéraux concernés.

2 Ministères provinciaux et territoriaux des transports; Transports Canada. Nombre de provinces consentent maintenant des subventions inconditionnelles aux administrations locales. De ce fait, les paiements de transfert pour le transport ne sont peut-être pas tous déclarés. Les dépenses nettes des administrations locales sont uniquement déduites des transferts déclarés par les gouvernements provinciaux. Statistique Canada, Division des institutions publiques; données correspondant au régime de l'année civile.

F Prévisions au 31 janvier 2003, pour l'année entière.

Sources : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des Transports.

3 Chiffre révisé.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS 4

La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada ont continué de s'améliorer en 2002, comme en témoignent la baisse du nombre d'accidents dans tous les modes de transport ainsi que les mesures de sûreté prises depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001. La confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport est près de son niveau élevé d'avant le 11 septembre 2001.

La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont d'une importance critique pour le bien-être des Canadiens. La population canadienne se fie aux divers types de service de transport pour aller où elle veut et aussi pour livrer ses biens et marchandises. Le système de transport du Canada déplace pour un milliard de dollars de marchandises chaque année. Quarante pour cent du produit intérieur brut du pays est directement lié au commerce, la plupart ayant trait à des marchandises transportées par camion et par chemin de fer, par bateau et par avion, entre le Canada et les États-Unis et les marchés à travers le monde.

Une menace à la sécurité et à la sûreté du système de transport du Canada pourrait, potentiellement, toucher personnellement les Canadiens et leur aptitude à voyager; cela pourrait affecter la prospérité économique du Canada et notre capacité en tant que nation à commercer efficacement. Ainsi, maintenir la sécurité et la sûreté du système de transport du Canada demeure la principale priorité de Transports Canada.

Le Canada a déjà un des systèmes de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde et on continue de travailler très fort pour améliorer le système. En maintenant la sécurité et la sûreté du système de transport, Transports Canada poursuit ses objectifs à partir de trois principales activités : établissement de normes, surveillance et sensibilisation. À travers l'établissement de normes, Transports Canada développe et met en place des lois, des règlements, des standards et des politiques. Ses activités de surveillance comprennent l'émission de licences, certificats, enregistrements et permis; voir à assurer la conformité à partir de vérifications, d'inspections et de surveillance; et la prise de mesures appropriées en cas de non-conformité. Les activités de sensibilisation comprennent les efforts visant à promouvoir, éduquer et accroître la prise de conscience aux questions de sécurité et de sûreté.

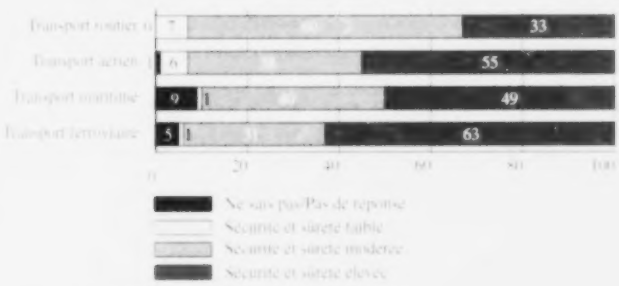
La sécurité et la sûreté du système de transport s'avèrent être une responsabilité partagée. Transports Canada travaille avec les gouvernements, les industries du transport, les agences, les associations et les organismes internationaux. Transports Canada collabore avec les autres ministères fédéraux dont les programmes et les services peuvent être affectés par les activités de transport. Transports Canada travaille aussi avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, particulièrement en ce qui a trait au système routier et à la mise en application de la sécurité routière, ainsi que la livraison partagée du programme de transport des marchandises dangereuses (TMD). Par ailleurs, Transports Canada travaille en étroite collaboration avec les industries du secteur des transports, les agences et les associations, tous ayant un intérêt marqué dans l'infrastructure des transports, le régime réglementaire et la sécurité. De plus, Transports Canada collabore avec des partenaires internationaux telles l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale, pour harmoniser les standards de sécurité et de sûreté et pour partager les pratiques d'excellence en matière de systèmes de sécurité et de sûreté.

Depuis le 11 septembre 2001, Transport Canada – en collaboration avec des parties prenantes gouvernementales et de l'industrie – a accru ses efforts afin d'être plus vigilant, de prévenir des activités de terrorisme et de mettre de l'avant des standards encore plus rigoureux de sécurité et de sûreté de transport. Ainsi, le Canada a pu maintenir sa bonne performance au niveau de la sécurité des transports. Par exemple, par rapport à 2001, le nombre d'accidents a été moindre dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. En fait, le nombre d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada a été le nombre le plus faible des 25 dernières années. De plus, le nombre de décès liés au transport est demeuré en-deçà de la moyenne des cinq dernières années dans les transports aérien, ferroviaire, et routier

ainsi que le transport de marchandises dangereuses. De tels résultats sont le fruit des efforts et initiatives en matière de sécurité et de sûreté mises de l'avant en 2002 et qui ont permis de redorer de façon significative la confiance du public dans la sécurité et la sûreté du système de transport.

Un sondage réalisé en août 2002 par la firme EKOS Research a cherché à évaluer les perceptions des Canadiens quant aux tendances dans les transports. Ce sondage a permis d'établir que, dans l'ensemble, la majorité des Canadiens ont un niveau élevé de confiance dans la sécurité et la sûreté des modes de transport. (voir Figure 4-1)

FIGURE 4-1 : SUIVI DE LA « SÉCURITÉ » DES MODES, 2002



Ce chapitre présente un survol des développements et des initiatives en ce qui a trait à la sécurité et la sûreté du système des transports du Canada en 2002. La deuxième section porte sur la sûreté des transports et revoit les diverses mesures mises de l'avant par Transports Canada au cours de 2002.

LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Cette section présente les statistiques les plus récentes relatives à la sécurité de tous les modes de transport, ainsi que du transport des marchandises dangereuses. Les rapports sur les accidents et les incidents que reçoit le Bureau de la sécurité des transports constituent la principale source de ces statistiques. Les accidents désignent les événements qui ont fait des morts ou des blessés, entraîné des problèmes de santé ou causé des pertes ou des dégâts matériels, alors que les incidents désignent ceux qui auraient pu dégénérer en accident. En tant que statistiques sur les événements, ce sont des indicateurs du niveau de sécurité du réseau de transport et des efforts à canaliser dans les initiatives et les activités qui ont des retombées intéressantes au chapitre de la sécurité.

En 2002, le Canada a continué d'afficher de bons résultats en matière de sécurité. Le nombre d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada (273) a reculé de 8 %, alors que les accidents impliquant des chemins de fer de compétence fédérale (985) ont régressé de 7 %. Le nombre d'accidents dans le secteur du transport maritime (483) a lui aussi baissé de 7 %. Les statistiques disponibles les plus récentes au sujet des collisions de la route datent de 2001; elles aussi démontrent une légère baisse, de 2,7 % par rapport à 2000. En 2002, les accidents à déclaration obligatoire impliquant le transport de marchandises dangereuses ont augmenté par rapport à l'année précédente, pour atteindre 580. Cette hausse est sans doute attribuable en partie à une sensibilisation accrue aux exigences relatives aux rapports sur les accidents et aux modifications apportées à ces dernières. Le tableau 4-1 résume les données modales sur la sécurité pour 2002, y compris en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses.

TABLEAU 4-1 : SOMMAIRE DES DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PAR MODE, 2001 ET 2002

	Transport aérien	*Transport maritime*	*Transport ferroviaire*	*Transport routier*	*TMD*
Accidents					
2002	273	483	985	154 268	580
2001	295	517	1 060	158 499	436
Moyenne quinquennale (1997 – 2001)	339,6	558,6	1 088,8	155 005	457
Personnes tuées					
2002	47	25	96	2 778	1
2001	61	34	99	2 926	0
Moyenne quinquennale (1997 – 2001)	70,0	33,2	109,4	3 003	2
Taux d'accident					
2002	7,3	3,0	10,9	49,7	N/D
2001	8,2	2,8	11,8	51,0	N/D
Moyenne quinquennale (1997 – 2001)	9,0	3,7	12,1	49,9	N/D

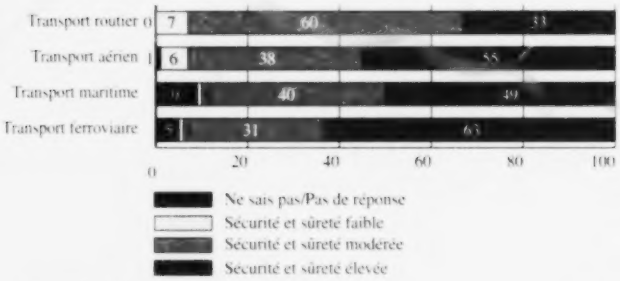
Pour des précisions sur les tendances concernant les accidents en 2002 et au cours des cinq années précédentes (1997 à 2002), veuillez consulter le tableau A4-1 de l'addendum. Tous les modes de transport continuent d'enregistrer une baisse du nombre d'accidents depuis cinq ans.

ainsi que le transport de marchandises dangereuses. De tels résultats sont le fruit des efforts et initiatives en matière de sécurité et de sûreté mises de l'avant en 2002 et qui ont permis de redorer de façon significative la confiance du public dans la sécurité et la sûreté du système de transport.

Un sondage réalisé en août 2002 par la firme EKOS Research a cherché à évaluer les perceptions des Canadiens quant aux tendances dans les transports. Ce sondage a permis d'établir que, dans l'ensemble, la majorité des Canadiens ont un niveau élevé de confiance dans la sécurité et la sûreté des modes de transport. (voir Figure 4-1)

FIGURE 4-1 : SUIVI DE LA « SÉCURITÉ » DES MODES, 2002

Le système des transports du Canada comprend le transport aérien, ferroviaire, routier et maritime... Comment évalueriez-vous l'ensemble de la sécurité et la sûreté de chacun des modes suivants de transport?



Source : EKOS Research Associates

Ce chapitre présente un survol des développements et des initiatives en ce qui a trait à la sécurité et la sûreté du système des transports du Canada en 2002. La deuxième section porte sur la sûreté des transports et revoit les diverses mesures mises de l'avant par Transports Canada au cours de 2002.

LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Cette section présente les statistiques les plus récentes relatives à la sécurité de tous les modes de transport, ainsi que du transport des marchandises dangereuses. Les rapports sur les accidents et les incidents que reçoit le Bureau de la sécurité des transports constituent la principale source de ces statistiques. Les accidents désignent les événements qui ont fait des morts ou des blessés, entraîné des problèmes de santé ou causé des pertes ou des dégâts matériels, alors que les incidents désignent ceux qui auraient pu dégénérer en accident. En tant que statistiques sur les événements, ce sont des indicateurs du niveau de sécurité du réseau de transport et des efforts à canaliser dans les initiatives et les activités qui ont des retombées intéressantes au chapitre de la sécurité.

En 2002, le Canada a continué d'afficher de bons résultats en matière de sécurité. Le nombre d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada (273) a reculé de 8 %, alors que les accidents impliquant des chemins de fer de compétence fédérale (985) ont régressé de 7 %. Le nombre d'accidents dans le secteur du transport maritime (483) a lui aussi baissé de 7 %. Les statistiques disponibles les plus récentes au sujet des collisions de la route datent de 2001; elles aussi démontrent une légère baisse, de 2,7 % par rapport à 2000. En 2002, les accidents à déclaration obligatoire impliquant le transport de marchandises dangereuses ont augmenté par rapport à l'année précédente, pour atteindre 580. Cette hausse est sans doute attribuable en partie à une sensibilisation accrue aux exigences relatives aux rapports sur les accidents et aux modifications apportées à ces dernières. Le tableau 4-1 résume les données modales sur la sécurité pour 2002, y compris en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses.

TABLEAU 4-1 : SOMMAIRE DES DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PAR MODE, 2001 ET 2002

	Transport aérien[1]	*Transport maritime*[2]	*Transport ferroviaire*[3]	*Transport routier*[4]	*TMD*
Accidents					
2002	273	483	985	154 268	580
2001	295	517	1 060	158 499	436
Moyenne quinquennale (1997 – 2001)	339,6	558,6	1 088,8	155,005	457
Personnes tuées					
2002	47	25	96	2 778	1
2001	61	34	99	2 926	0
Moyenne quinquennale (1997 – 2001)	70,6	33,2	100,4	3 003	2
Taux d'accident					
2002	7,3	3,0[e]	10,9	49,7	N/D
2001	8,2	2,8	11,8	51,0	N/D
Moyenne quinquennale (1997 – 2001)	9,0	3,7	12,1	49,9	N/D

Note : Données préliminaires pour 2002; e = estimé. TMD = transport de marchandises dangereuses. N/D = non disponible.

1. Aéronefs immatriculés au Canada, autres que les ultra-légers. Taux d'accidents par 100 000 heures de vols.
2. Par 1 000 voyages de navires commerciaux.
3. Chemins de fer sous la juridiction fédérale. Taux par million de train-milles.
4. Les statistiques routières portent sur l'année 2001 (l'année la plus récente) et la moyenne quinquennale porte sur la période 1996-2000. Les accidents de la route impliquent des collisions avec décès, ce qui exclut les collisions ou des pertes matérielles seulement se produisent. Taux par 100 millions de véhicules-kilomètres.

Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada

Pour des précisions sur les tendances concernant les accidents en 2002 et au cours des cinq années précédentes (1997 à 2002), veuillez consulter le tableau A4-1 de l'addendum. Tous les modes de transport continuent d'enregistrer une baisse du nombre d'accidents depuis cinq ans.

Le nombre de victimes est un autre indicateur du rendement du réseau de transport en matière de sécurité. En 2002, un seul décès a été causé par un accident impliquant le transport de marchandises dangereuses. Entre 2001 et 2002, le nombre de victimes a chuté dans le secteur de l'aviation, du transport maritime et dans le secteur du rail. Entre 2000 et 2001 (soit les données les plus récentes), il y a eu 2 778 victimes de la route, soit une baisse de 5,1 %.

Les tendances et les comparaisons modales peuvent induire en erreur si l'on ne tient pas compte des particularités de chaque mode, notamment du niveau d'activité et, par conséquent, des risques encourus. Cela étant dit, le taux d'accidents en 2002 selon le niveau d'activité pour le transport aérien et le transport ferroviaire a continué d'afficher une tendance à la baisse. Il importe de signaler que ces taux ne doivent servir qu'à interpréter les statistiques sur les événements dans chaque mode et non pas à effectuer des comparaisons entre les modes, étant donné que la mesure des activités est propre à chaque mode et qu'elle peut présenter son propre ensemble de limites.

TRANSPORT FERROVIAIRE

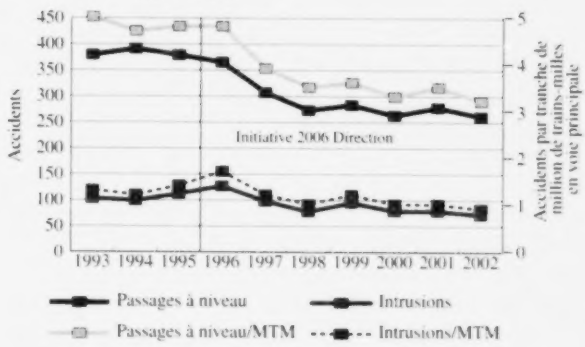
En 2002, le nombre d'accidents de chemin de fer signalés a été de 985, contre 1 060 en 2001, soit une baisse de 7%. Cela maintient une tendance à la baisse remarquable sur cinq ans qui se chiffre à 10 % (la moyenne quinquennale entre 1997 et 2001 s'établit à 1 089 accidents). Cette tendance ressort également clairement du taux d'accidents de 10,9 par tranche de million de trains-milles en 2002, taux qui était de 11,8 en 2001, et qui est inférieur à la moyenne quinquennale de 12,1. Sur les accidents signalés, 47 % sont survenus hors des voies principales et appartenaient à la catégorie des déraillements et des collisions. Ces accidents sont généralement minimes, car ils impliquent du matériel roulant qui circule à faible vitesse. Les accidents ferroviaires signalés qui sont présentés dans cette section et aux tableaux A4-2 à A4-4 de l'addendum couvrent les réseaux ferroviaires exclusivement de compétence fédérale.

En 2002, on a dénombré 91 accidents mortels (qui ont fait 96 victimes) et 63 accidents graves (qui ont fait 68 blessés graves). Le nombre de victimes et de blessés graves a légèrement baissé en 2002, respectivement de 3 et de 20. La majorité de ces victimes et blessés sont le résultat d'accidents survenus à des passages à niveau ou d'intrusions. Pour une répartition par province des accidents, du nombre de décès et des blessés graves sur les réseaux ferroviaires de compétence fédérale, il faut voir les tableaux A4-3 et A4-4 de l'addendum.

Direction 2006 – Direction 2006 est une initiative de partenariats stratégiques visant à réduire de 50 % d'ici 2006 les accidents aux passages à niveau et les cas d'intrusion. (Pour plus de précisions sur Direction 2006, veuillez visiter l'adresse www.tc.gc.ca/railway/Dir2006_f.htm.) Les accidents aux passages à niveau et les accidents résultant d'intrusions représentent toujours le plus grand nombre d'accidents mortels et d'accidents graves : 99 % des victimes et 82 % des blessés graves signalés en 2002. Les accidents aux passages à niveau sont demeurés inférieurs à la moyenne quinquennale et ont reculé de 278 en 2001 à 261 en 2002, soit une baisse de 6,1 %. Les victimes résultant d'accidents survenus aux passages à niveau ont légèrement augmenté, pour passer de 41 à 46, tandis que le nombre de blessés graves a reculé de 47 à 42. Les accidents résultant d'intrusions ont régressé de 79 en 2001 à 72 en 2002. Le nombre de victimes des accidents résultant d'intrusions a baissé de 56 à 49, alors que le nombre de blessés graves est demeuré à peu près au même niveau (22).

La figure 4-2 illustre les accidents survenus à des passages à niveau et les accidents résultant d'intrusions.

FIGURE 4-2 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET ACCIDENTS RÉSULTANT D'INTRUSIONS, 1993 – 2002



Source : Transports Canada basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

Comme le démontre le tableau A4-4 de l'addendum, seuls les accidents survenus à des passages à niveau publics sans protection ont augmenté entre 2001 et 2002 (de 77 à 96) et par rapport à la moyenne quinquennale (92,6), et tous les autres ont affiché une baisse. De concert avec ses partenaires et intervenants, Transports Canada finalise un nouveau règlement qui fixera des directives claires, assurera l'uniformité de la construction et de l'entretien des passages à niveau, et contrôlera l'accès le long des lignes de chemin de fer. Avec la collaboration des compagnies de chemin de fer et des administrations routières, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire évaluent les risques des passages à niveau, et

Transports Canada administre un programme de financement des passages à niveau qui présentent le plus de risques. En outre, pour réduire les risques d'accident la nuit, Transports Canada a financé plusieurs initiatives en 2002 afin d'apposer des matériaux réfléchissants à l'avant et à l'arrière des panneaux avertisseurs de passage à niveau et des poteaux de support à 14 000 passages à niveau non protégés par des systèmes automatiques à travers le Canada.

Sécurité des voyageurs – Les accidents impliquant des trains de voyageurs/banlieue sont demeurés constants depuis cinq ans et, en 2002, ils ont représenté 7 % de l'ensemble des accidents de chemin de fer. En 2002, Transports Canada a entrepris un examen des règles de sécurité des services ferroviaires voyageurs et, de concert avec VIA Rail, a décidé d'installer des systèmes de gestion de l'énergie en cas d'accident dans ses voitures.

Règles relatives au temps de travail et de repos – Des enquêtes approfondies ont démontré que la fatigue est l'un des principaux facteurs qui entrent en jeu dans les accidents de transport. Avec la collaboration des syndicats de cheminots, l'Association des chemins de fer du Canada et ses membres ont élaboré de nouvelles règles relatives au temps de travail et de repos pour les employés des compagnies de chemin de fer. En 2002, Transports Canada a peaufiné ces règles après avoir consulté des experts en gestion de la fatigue et des spécialistes de l'industrie. Les règles sont détaillées et exécutoires, et elles permettent aux compagnies de chemin de fer de mieux gérer le facteur de fatigue dans le cadre de leur exploitation.

Systèmes de gestion de la sécurité – L'une des directives réglementaires les plus importantes que Transports Canada ait prise a trait à l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dont le but est d'inculquer une puissante culture de sécurité à l'industrie des transports. Les SGS des compagnies de chemin de fer sont entrés en vigueur le 31 mars 2001 et les compagnies de chemin de fer ont soumis leurs données SGS à un premier cycle de vérification de trois ans. À ce jour, les deux tiers des données soumises ont été analysées, et révèlent que les compagnies en général ont élaboré et adopté des SGS. En 2002, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec les compagnies de chemin de fer pour intégrer la sécurité dans leurs activités quotidiennes, tenter de résoudre les causes systémiques des accidents et favoriser un régime d'observations volontaires de la sécurité et de responsabilité interne au sein des compagnies de chemin de fer. (Pour d'autres précisions sur ces initiatives et d'autres, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/railway/fr/menu.htm.)

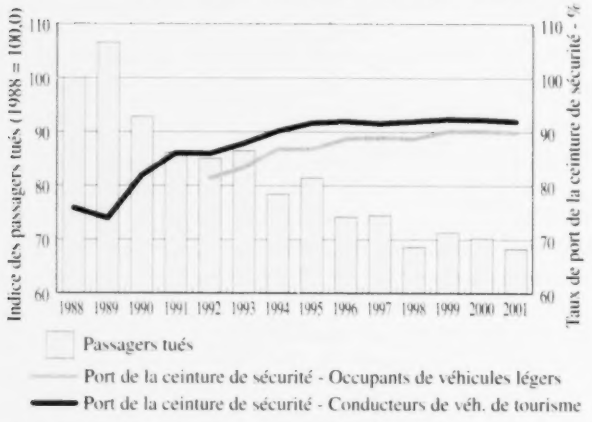
TRANSPORT ROUTIER

Au cours des cinq dernières décennies, la sécurité routière au Canada n'a cessé de s'améliorer. En 2001 (statistiques les plus récentes), on a dénombré 3 % de moins de collisions ayant fait des victimes qu'en 2000. L'une des améliorations les plus notoires parmi ces indicateurs est une baisse des victimes de la route : 148 victimes de moins en 2001 qu'en 2000. La diminution de 3 % des blessés de la route équivaut à une baisse de 6 245 du nombre de blessés en 2001. Le tableau A4-5 de l'addendum illustre les tendances annuelle et à plus long terme des collisions de la route ayant fait des victimes et des blessés. La tendance à la baisse à plus long terme du nombre de victimes (723 victimes de moins en 2001 par rapport à 1992, lorsqu'elles se chiffraient à 3 501) a contribué à réduire les coûts annuels estimatifs pour les Canadiens jusqu'à 25 milliards $. Ces tendances à la baisse sont confirmées par une diminution du nombre de collisions en 2001 par tranche de 100 millions de véhicules-kilomètres par rapport au taux enregistré en 2000 (qui a reculé de 51,0 à 49,7) et, à plus long terme, par une diminution du nombre de collisions, de victimes et de blessés en dépit de la hausse constante du nombre annuel de véhicules immatriculés (p. ex. 1,5 victime par 10 000 véhicules automobiles en 2001 contre 2,1 en 1992). Les données par juridiction provinciale sont rapportées au tableau A4-6 de l'addendum.

Vision sécurité routière 2010 – C'est à l'automne 2001 qu'a été adopté le programme *Vision sécurité routière 2010* (VSR 2010). Celui-ci cherche à réduire de 30 % d'ici 2010 le nombre moyen d'usagers de la route qui sont tués ou grièvement blessés dans des accidents. (Pour plus de précisions sur le dossier de sécurité routière du Canada, y compris des comparaisons internationales, et sur les objectifs de *VSR 2010* et les neuf sous-objectifs, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/2010/en/menu.htm.) La figure 4-3 et les tableaux A4-7 à A4-9 de l'addendum démontrent comment les initiatives de sécurité antérieures visant des sous-objectifs de *VSR 2010* ont contribué à réduire le nombre de victimes au fil des ans.

Ceintures de sécurité – L'un des principaux sous-objectifs de *VSR 2010* est une hausse du port de la ceinture de sécurité. Un sondage national sur le port de la ceinture de sécurité réalisé au mois de juin tous les ans depuis 1988 révèle que le nombre de conducteurs de véhicules de tourisme a atteint un plateau, juste au-dessus de 90 % depuis 1995. Le port accru de la ceinture de sécurité a contribué à épargner des milliers de vies au fil des ans. En 2001, près de 40 % des victimes de la route et près de 19 % des blessés graves ne portaient pas leur ceinture de sécurité au moment de l'accident.

FIGURE 4-3 : DIMINUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS TUÉS EN PROPORTION DE L'AUGMENTATION DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ, 1988 – 2001



Source : Transports Canada, enquête nationale sur la ceinture de sécurité; base de données sur les accidents de la circulation

Conducteurs en état d'ébriété – Comme en témoigne le tableau A4-7 de l'addendum, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés dont le taux d'alcoolémie était supérieur à la limite autorisée (qui est passé de 40 % à la fin des années 1980 moyennant un taux d'alcoolémie supérieur à 81 mg à moins de 30 % ces dernières années) a régulièrement reculé. Cela vaut également pour le nombre de personnes accusées de conduite en état de facultés affaiblies (70 539 en 2001 contre 112 000 en 1991). On ignore si la baisse du nombre de conducteurs reconnus coupables est le fruit des programmes d'éducation du public, d'amendes plus sévères ou d'une diminution de la présence de la police sur les routes, ou d'une combinaison de tous ces facteurs. En dépit de ces baisses, l'alcool est un facteur qui a contribué à faire près de 1 200 victimes de la route et 3 600 blessés graves en 1999 (dernières données).

Jeunes conducteurs et passagers – Un autre sous-objectif du programme Vision sécurité routière 2010 est de faire diminuer le nombre de jeunes conducteurs et passagers (âgés de 16 à 19 ans) tués ou grièvement blessés dans des accidents de la route. Parmi sept groupes d'âge, le groupe des jeunes (âgés de 15 à 19 ans) comptait le plus faible pourcentage de conducteurs impliqués dans des collisions mortelles (9 %) et des collisions ayant fait des blessés (10 %), mais le taux le plus élevé de conducteurs impliqués dans des collisions mortelles et ayant fait des blessés par tranche de 100 000 conducteurs titulaires d'un permis de conduire. Comme l'illustre le tableau A4-8 de l'addendum, une tendance prometteuse sur trois ans révèle que ce même groupe d'âge a enregistré la plus forte baisse du taux d'implication dans des collisions mortelles et dans des collisions ayant fait des blessés.

Véhicules commerciaux – Un autre sous-objectif du programme VSR 2010 est la réduction du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux. Comme l'indique le tableau A4-9 de l'addendum, entre 1997 et 2001, les véhicules commerciaux ont été impliqués dans environ 8 % de tous les types de collisions, alors que les collisions impliquant des véhicules commerciaux ont été à l'origine d'environ 20 % de toutes les victimes de la route. En 2001, les collisions mettant en cause des véhicules commerciaux ont fait plus de 548 victimes. La fatigue est reconnue comme l'un des principaux facteurs contribuant aux accidents des transports. C'est pourquoi l'une des grandes initiatives prises ces dernières années a été de réviser et de moderniser le règlement sur les heures de service en vertu du *Code canadien de sécurité*, ce qui permet aux entreprises de camionnage de mieux gérer le facteur fatigue dans leurs activités. (Pour plus de renseignements sur le règlement sur les heures de services, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/roadsafety/reg/reg_f.htm.)

Comme l'indiquent les tableaux A4-10 et A4-11 de l'addendum, par rapport aux poids lourds (soit les camions d'une masse supérieure à 4 536 kg), les voitures de tourisme ont enregistré une baisse plus marquée du nombre de véhicules impliqués dans des collisions mortelles par rapport aux cinq années précédentes (1996 – 2001). Même si le nombre de piétons tués a reculé de 372 en 2000 à 335 en 2001, ce groupe a néanmoins représenté la troisième part la plus importante du total (14 %).

TRANSPORT MARITIME

Dans le secteur du transport maritime, la baisse du nombre de sinistres s'est poursuivie en 2002. Au total, 483 sinistres ont été signalés en 2002, soit le nombre le plus bas depuis plus de 25 ans. La majorité des sinistres maritimes sont des accidents de navigation; il y en a eu 447 en 2002, soit 10 % de moins que la moyenne des cinq années précédentes. Les navires battant pavillon étranger ont été impliqués dans 13 % de ces accidents de navigation en 2002. Pour plus de précisions, nous vous renvoyons aux tableaux A4-12 à A4-14 de l'addendum. Les accidents qui surviennent à bord des navires représentent le reste des sinistres maritimes. Le nombre de ces accidents a reculé de 59 en 2001 à 36 en 2002, soit environ la moitié de la moyenne quinquennale (65).

À l'échelle régionale, le tableau A4-13 de l'addendum révèle que le recul le plus marqué en 2002 a été enregistré sur la côte du Pacifique, où les sinistres maritimes (139) ont accusé une baisse de 20 % par rapport à la moyenne quinquennale.

TABLEAU 4-2 : ÉVÉNEMENTS MARITIMES, 2001 ET 2002

	2002	*2001*	*1997 – 2001 Moyenne*
Total accidents maritimes	483	517	559
Sinistres maritimes	447	458	494
Accidents à bord des navires	36	59	65
Bâtiments impliqués	481	506	538
Bâtiments canadiens	422	429	453
Bâtiments étrangers	59	77	86
Morts	26	34	33
Blessures	75	70	82
Incidents rapportables	172	239	197

Source : Bureau de la sécurité des transports

Bâtiments canadiens – Le nombre de bâtiments canadiens impliqués dans des sinistres maritimes a diminué de 2 % entre 2001 et 2002 et de 7 % par rapport à la moyenne quinquennale. Selon la catégorie de bâtiment, ce sont les bateaux de pêche qui constituent le plus grand pourcentage de ce total, soit 55 %. Les bâtiments commerciaux ont représenté 33 % du total des navires commerciaux canadiens impliqués dans des accidents. Le taux des accidents impliquant des navires commerciaux, basé sur les navires-kilomètres et sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 15 tonneaux, a cru de 15,6 en 2001 à 16,5 en 2002.

Victimes d'accidents de navigation – Il y a eu 15 sinistres maritimes mortels en 2002 impliquant des bâtiments canadiens ou étrangers, totalisant 26 victimes. Le tout représente une diminution de 21 % par rapport à la moyenne quinquennale. Les sinistres maritimes ont fait 75 blessés en 2002, dont 38 dans des accidents de navigation et 37 dans des accidents survenus à bord des navires. Il y a eu 25 pertes de navire confirmées, soit le nombre le plus faible jamais vu. Ce chiffre représente la moitié du chiffre de 2001(51) et de la moyenne des cinq années précédentes (48,4).

International – En tant que membre de l'Organisation maritime internationale, le Canada est tenu de déclarer les victimes à bord des gros bâtiments commerciaux. En 2002, le Bureau de la sécurité des transports a enregistré aucun sinistre « très grave » impliqunat des bâtiments canadiens (e.g. ayant fait des victimes, entraîné la perte totale du navire ou un sérieux incident de pollution). Il y a eu quatre de ces sinistres au cours de la période 1997 à 2001. Il y a eu en 2002 deux sinistres « graves » (e.g. panne ou ennui des machines principales ayant immobilisé le navire ou entraîné un incident de pollution) mettant en cause des navires canadiens, moins que la moyenne quinquennale de six observée. Le Canada est aussi signataire de deux protocoles d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port. En vertu de ces protocoles d'entente, 1 159 navires battant pavillon étranger ont été inspectés en 2002, et 49 d'entre eux ont été retenus. Grâce au meilleur ciblage des navires, le nombre de navires inférieurs aux normes faisant escale dans des ports canadiens a diminué. (Pour plus de renseignements sur une comparaison entre le Canada et d'autres pays, visitez les sites www.parismou.org, www.tokyo-mou.org et www.imo.org.)

Petits bâtiments commerciaux – En 2002, les petits bâtiments (d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux) se livrant à des activités commerciales, à l'exception de la pêche, ont représenté 12 % des bâtiments canadiens impliqués (54) dans des sinistres maritimes. De ce nombre, 30 se livraient au transport de passagers/à des activités d'affrètement. Compte tenu de récents accidents mortels mettant en cause des navires à passagers, Transports Canada a concentré ses efforts de sécurité sur les petits bâtiments commerciaux, en particulier sur les navires d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux transportant au plus 12 passagers. Les modifications à la réglementation en vigueur qui exigent l'organisation de séances d'information sur la sécurité à l'intention des passagers et la présence d'équipements de sauvetage sont entrées en vigueur en 2002. Parmi les récentes améliorations apportées au régime de sécurité pour ces navires, mentionnons : la formation d'inspecteurs pour améliorer la qualité et l'uniformité; un système d'inspection aléatoire pour améliorer le respect des normes de sécurité; une liste de contrôle et une base de données électroniques pour consigner les inspections, la formation des exploitants et la sensibilisation des passagers.

Petits bateaux de pêche – En dépit des changements survenus dans l'industrie de la pêche, notamment des moratoires, les petits navires qui se livrent à des activités de pêche commerciale continuent de représenter près de la moitié des navires canadiens et de totaliser la majeure partie des sinistres maritimes. En 2002, comme dans les années précédentes, la majorité des accidents impliquant ces navires ont été des échouements (65), suivis par des envahissements par l'eau (38). Seize petits bateaux de pêche ont été confirmés perdus en 2002. Même si ce chiffre représente une baisse par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, il constitue le plus grand nombre de pertes totales signalé. Pour plus de précisions, veuillez vous reporter au tableau A4-14 de l'addendum.

Accidents de pollution – Les accidents de pollution dans les eaux côtières ont suscité un regain d'inquiétude depuis le sinistre maritime survenu au large des côtes de l'Espagne en 2002. Transports Canada a pris l'engagement d'éliminer progressivement les navires-citernes à coque unique d'ici 2015, conformément aux normes internationales et aux exigences des États-Unis.

Les trois initiatives ci-dessus font partie du projet de réforme de la réglementation en vertu de la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande* (La LMMC 2001 a reçu la sanction royale le 1er novembre 2001). Pour d'autres précisions sur les améliorations du régime de réglementation et de sécurité au sujet de ces initiatives, nous vous renvoyons à l'adresse www.tc.gc.ca/marine/menu.htm, et, pour des précisions sur les accidents de navigation de plaisance et les initiatives de réglementation connexes, nous vous renvoyons aux sites www.redcross.ca et www.ccg-gcc.gc.ca.

TRANSPORT AÉRIEN

Les accidents d'aviation, y compris les accidents mortels, mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2002 ont poursuivi leur tendance à la baisse et sont à leur plus bas niveau depuis 25 ans. Le nombre d'accidents impliquant des aéronefs a reculé de 8 % (passant de 295 en 2001 à 273 en 2002) et de 20 % par rapport à la moyenne 1997-2001 (339,6). Il y a eu 5 accidents mortels de moins en 2002 par rapport à 2001 (28 contre 33) et 14 accidents de moins ayant fait des blessés (47 contre 61). Par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, il y a eu une baisse plus marquée du nombre d'accidents mortels (34,4) et du nombre de victimes (70,6). Le nombre de blessés graves a légèrement augmenté, passant de 37 en 2001 à 42 en 2002, même s'il est resté inférieur à la moyenne quinquennale (50). Cette section présente uniquement les accidents d'aéronefs immatriculés au Canada. Pour plus de précisions, nous vous renvoyons au tableau A4-15 de l'addendum.

Comme l'illustre le tableau A4-16 de l'addendum, les taux d'accidents en 2002 selon les heures de vol, les mouvements itinérants et le nombre d'aéronefs immatriculés au Canada confirment tous un taux stable ou une baisse par rapport à 2001 et à la moyenne des cinq années précédentes. Les tableaux A4-17A et A4-17B donnent une répartition par province des accidents d'aviation, des accidents mortels et des décès.

En raison de l'immensité géographique du pays, son espace aérien et son secteur aéronautique sont parmi les plus importants du monde. Les Canadiens dépendent de beaucoup sur le transport aérien pour se déplacer et transporter des marchandises de façon sûre et sécuritaire. Compte tenu de la hausse prévue du trafic (qui devrait doubler mondialement au cours des 15 prochaines années), la difficulté qui se posera aux autorités de l'aviation civile consistera à trouver des moyens novateurs de faire baisser le taux d'accidents et de maintenir la confiance du public dans la sécurité du réseau de transport aérien.

Vol 2005 – Transports Canada poursuit son approche de solides partenariats avec le milieu aéronautique et le public canadien afin d'atteindre les objectifs de sécurité de *Vol 2005*. Récemment, le tableau des indicateurs et des objectifs de sécurité que contient *Vol 2005* a été modifié pour créer une source de données uniforme permettant de suivre les progrès. Pour un aperçu général des initiatives de sécurité en cours à l'appui des objectifs de Vol 2005, visitez le site www.tc.gc.ca/AviationCivile/vol2005/situation/menu.htm.

Deux des principaux objectifs de *Vol 2005* concernent les avions de ligne et les aéronefs de transport régional. L'année 2002 a été une année favorable aux avions de ligne et aux aéronefs de transport régional, sans un accident mortel et avec à peine quelques accidents signalés. Il y a eu 6 accidents signalés en 2002 survenus à des avions de ligne et des aéronefs de transport régional, ce qui est inférieur à la moyenne quinquennale. Les taux d'accidents en 2002 pour les avions de ligne et les avions de transport régional (respectivement 0,5 et 1,9 par tranche de 100 000 heures de vol) confirment des tendances stables ou légèrement à la baisse par rapport aux années précédentes.

Un autre objectif porte sur les opérations regroupées sous la catégorie confondue des aéronefs privés et autres. Ce secteur d'activité a représenté 67 % de tous les accidents d'aviation en 2002 et 58 % du nombre moyen des cinq dernières années. Les accidents survenus à la catégorie confondue des aéronefs privés et autres ont diminué de 17 % en 2002 et de 14 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. De plus, il y a eu 4 accidents mortels en moins dans cette catégorie par rapport à 2001. Les vols d'entraînement font partie de cette catégorie; en moyenne, ils ont représenté entre 20 % et 25 % de tous les accidents d'aviation survenus entre 1997 et 2001. L'entraînement au pilotage est assorti d'un objectif indépendant dans *Vol 2005*. Le taux d'accidents dans le secteur du travail aérien a reculé de 18,5 par tranche de 100 000 heures de vol en 2001 à 11,2 par tranche de 100 000 heures de vol en 2002, même s'il reste l'un des plus élevés parmi tous les secteurs du transport aérien.

En 2002, il y a eu 864 incidents signalés au total. Un incident réfère à un événement qui n'a pas résulté en un accident mais qui avait le potentiel d'en causer un. La catégorie urgence déclarée (requérant une attention prioritaire par le contrôle du trafic aérien ou un statut de réserve pour les services de réponse à un état d'urgence) a continué de dominer avec la part la plus importante du nombre total d'incidents (32 %), suivi des risques de collision/perte d'espacement (23 %).

Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) – Les efforts visant à implanter des systèmes de gestion de la sécurité dans les organismes aéronautiques sont perçus comme la clé de voûte qui permettra d'améliorer la sécurité et les résultats économiques de l'industrie du transport aérien. À l'appui des initiatives de réglementation en cours, des documents consultatifs ont été publiés qui soulignent ce qui entre en jeu dans l'adoption d'un SGS. L'Aviation civile a également lancé une campagne d'éducation, qui fait partie intégrante des préparatifs visant à en élargir l'applicabilité dans toute l'industrie.

Pour plus de précisions sur *Vol 2005* et les SGS, nous vous renvoyons au site www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm.

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

En 2002, on a dénombré 580 accidents à signaler impliquant le transport de marchandises dangereuses, contre 436 en 2001. Rares sont les accidents qui impliquent le transport de marchandises dangereuses qui sont en fait causés par les marchandises proprement dites. Le plus souvent, ces accidents résultent d'autres facteurs, notamment des conditions météorologiques. Des 580 accidents à signaler, les marchandises dangereuses n'en ont causé que deux. La plupart des accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses ne surviennent pas durant le transport, mais plutôt durant la manutention ou avant le chargement ou le déchargement.

La hausse des accidents à signaler en 2002 est partiellement attribuable à une meilleure prise de conscience des exigences connexes, notamment des changements survenus dans les exigences relatives aux rapports sur les accidents dans la version en langage clair du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD), qui est entrée en vigueur le 15 août 2002.

On recense près de 27 millions d'expéditions de marchandises dangereuses au Canada chaque année qui sont assujetties au Règlement sur le TMD. Pratiquement toutes les expéditions de marchandises dangereuses (99,99 %) parviennent en toute sécurité à destination. Parmi les quatre modes de transport, la route assure 93 % du transport des marchandises dangereuses; la plupart des accidents à signaler surviennent donc dans ce mode (90 %). Pour d'autres précisions sur le nombre d'accidents à signaler par mode de transport et sur les accidents qui font des morts et des blessés, nous vous renvoyons aux tableaux A4-18 à A4-20 de l'addendum.

La majorité des décès et des blessures impliquant le transport de marchandises dangereuses ont été causés par l'accident proprement dit (une collision) et non par les marchandises dangereuses. En 2002, les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont fait 18 morts et 107 blessés. Les marchandises dangereuses proprement dites sont responsables d'un de ces décès et de 43 de ces blessés.

Citernes et cylindres contenant des marchandises dangereuses durant un incendie – Les données sur les accidents révèlent que des défaillances dans des citernes pressurisées durant un incendie impliquant des marchandises dangereuses ont fait des morts, ce qui a poussé Transports Canada à entreprendre des recherches dans ce domaine. En octobre 2002, Transports Canada a parrainé un Symposium international sur la protection des citernes et des cylindres contenant des marchandises dangereuses durant un incendie afin d'échanger les données et les résultats découlant de ces recherches.

Harmonisation internationale – Transports Canada continue d'harmoniser ses exigences réglementaires avec celles d'autres gouvernements. En participant aux initiatives de l'ALÉNA, le Canada a proposé l'établissement de normes harmonisées en fonction du modèle nord-américain pour les camions-citernes et les wagons-citernes. Des ententes ont été conclues pour entreprendre des travaux à la fois sur la construction et l'utilisation des wagons-citernes et des camions-citernes, et le Canada dirige les recherches sur les wagons-citernes. Ces recherches sont importantes pour prévenir les rejets accidentels de marchandises dangereuses.

Normes sur les véhicules-citernes – Une étude réalisée par Transports Canada (TP 13678) au sujet des accidents impliquant des véhicules transportant des marchandises dangereuses révèle que 83 % des retournements ont impliqué des camions-citernes. Transports Canada a mis en place un programme pour tester la stabilité de différents véhicules-citernes et recueillir des données afin de resserrer les normes de sécurité des camions-citernes.

Pour plus de précisions sur ces initiatives, notamment sur la version en langage clair du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm.

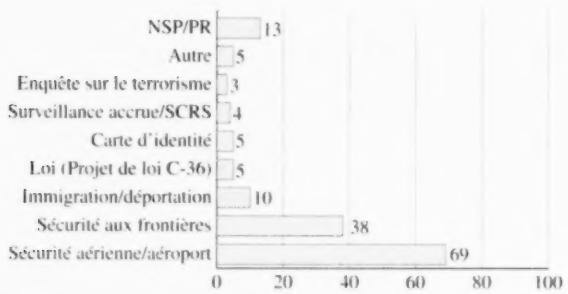
SÛRETÉ DES TRANSPORTS

INTRODUCTION

Les événements du 11 septembre 2001 ont fondamentalement changé la façon de percevoir et d'assurer la sûreté des transports dans tous les modes de transport. En 2002, Transports Canada a mis en place de nouvelles mesures de sûreté et poursuivi la mise en place des mesures de sûreté supplémentaires annoncées en 2001, immédiatement après les attaques terroristes aux États-Unis. Comme le montre la Figure 4-1, une majorité de Canadiens ont un niveau élevé de confiance dans la sécurité et la sûreté des modes de transport. Le tout est dû en partie au niveau élevé de sensibilisation aux initiatives de sécurité. La Figure 4-4 montre le niveau de sensibilisation à diverses initiatives de sécurité prises par le gouvernement du Canada.

FIGURE 4-4 : MESURES DE SÉCURITÉ LES MIEUX CONNUES DES CANADIENS

(Si vous êtes au courant) Quelles mesures le gouvernement du Canada a-t-il prises pour améliorer la sécurité du public?



NSP/PR : Ne sais pas/pas de réponse
SCRS : Service canadien du renseignement de sécurité

Source : EKOS Research Associates

RENFORCEMENT DE LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS – INITIATIVES EN 2002

En 2002, Transports Canada a introduit un certain nombre de mesures détaillées pour accroître la sécurité du système national de transport. Transports Canada a travaillé avec d'autres intervenants du gouvernement et de l'industrie pour mettre en place un certain nombre de nouvelles initiatives de sûreté en plus des standards, des politiques et des processus rigoureux déjà en place dans tous les modes de transport et pour le transport des marchandises dangereuses.

Sûreté aérienne

En 2002, Transports Canada a introduit un certain nombre de mesures pour accroître la sécurité et la sûreté du système de transport aérien canadien. Dans le cadre de ces mesures, le gouvernement fédéral a créé l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) le 1er avril 2002 afin de renforcer davantage la sûreté aérienne. En 2002, avec la collaboration d'autres organismes et ministères gouvernementaux, en particulier Transports Canada, l'ACSTA a :

- assumé la responsabilité juridique directe des contrôles préembarquement dans 89 aéroports désignés;
- signé des contrats avec les fournisseurs actuels de services de contrôle de sûreté et a dispensé une formation de perfectionnement à 3 000 agents de contrôle;
- mis en place un programme progressif visant la sélection, la formation et l'agrément de nouveaux agents de contrôle chargés de fournir des services uniformes, efficaces et hautement professionnels respectant ou dépassant même les normes fédérales;
- assumé la responsabilité du déploiement et de la gestion du cycle de vie du Programme des systèmes de détection d'explosifs (SDE) – tel qu'annoncé en décembre 2001, le gouvernement fédéral a affecté un milliard de dollars sur une période de cinq ans pour l'achat, le déploiement et l'entretien des systèmes de détection d'explosifs aux aéroports canadiens.

De plus, en 2002, Transports Canada a été de l'avant avec l'adoption de modifications législatives et réglementaires. La *Loi sur la sécurité publique* a été introduite pour prévenir les attaques terroristes, intervenir rapidement en cas de menace grave, et éclaircir et actualiser les pouvoirs en matière de sûreté aérienne. Toujours en 2002, des modifications à la *Loi sur l'aéronautique* ont été faites pour permettre de transmettre directement des données sur les passagers et les membres d'équipage d'un transporteur aérien à un État étranger pour les besoins de sûreté. Transports Canada a aussi contribué aux travaux sous-jacents à la *Loi antiterroriste*, qui modifie le *Code criminel* et d'autres lois afin de lutter contre le terrorisme. Transports Canada a aussi annoncé de nouveaux règlements qui rendent obligatoire l'installation de nouveaux dispositifs de verrouillage interne sur les portes des postes de pilotage d'ici le 1er mai 2002 et nouvelles exigences de résistance aux intrusions d'ici avril 2003.

Les autres mesures de renforcement de la sûreté aérienne comprennent notamment :

- le déblocage de 3 millions $ pour recruter de nouveaux inspecteurs de sûreté afin de resserrer l'inspection, la surveillance et le contrôle du système de sûreté du transport aérien et de contrôler et de renforcer les exigences de sûreté à l'échelle nationale;
- le renforcement de la capacité permettant à Transports Canada de déceler les éventuelles menaces et de les contrer par un renforcement des réseaux de renseignement avec d'autres ministères du gouvernement fédéral, le recrutement d'autres analystes et l'utilisation de technologies de communication et d'autres technologies connexes plus évoluées.

Sûreté maritime

Parmi les améliorations apportées en 2002 à la sûreté maritime, il faut mentionner :

- l'Initiative sur la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs aux termes de laquelle le Canada et les États-Unis se sont engagés à resserrer les procédures de contrôle de sûreté des navires dans ces voies navigables. Dans le cadre de cette entente, les deux pays échangent des informations et multiplient les contrôles de sûreté à bord des navires commerciaux battant pavillon étranger qui pénètrent dans ces voies navigables;
- le renforcement des protocoles d'embarquement qui ont été améliorés pour renforcer les interventions en cas de menace avant que les navires n'arrivent au port. À cette fin, les navires qui pénètrent dans les eaux canadiennes doivent maintenant donner un préavis de leur arrivée 96 heures à l'avance au lieu de 24 heures.

Parmi les ministères et les agences qui travaillent avec Transports Canada sur des mesures maritimes, il y a :

- Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)
- Citoyenneté et Immigration Canada (CIC)
- Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS)
- Garde côtière canadienne (GCC)
- Ministère de la défense nationale (MDN)
- Gendarmerie royale du Canada (GRC)
- Solliciteur général

De concert avec les installations portuaires, les exploitants, les associations et d'autres ministères gouvernementaux, Transports Canada a pris d'autres mesures de renforcement de la sûreté maritime en 2002. De ce fait, en janvier 2003, le gouvernement fédéral a annoncé plusieurs nouvelles initiatives, dont :

- le resserrement de la surveillance et du suivi du trafic maritime, notamment de l'identification « en temps quasi réel » et du suivi des navires dans les voies navigables canadiennes;
- le contrôle des passagers et des membres d'équipage à bord des navires;
- l'installation de nouveaux équipements de détection dans les ports pour tester les conteneurs pour la radiation;
- le déblocage de nouveaux crédits pour renforcer les équipes d'intervention d'urgence de la GRC et créer des postes permanents d'enquêteur dans les principaux ports;
- le resserrement de la collaboration et de la coordination entre les ministères et les organismes gouvernementaux;
- d'autres améliorations à la sûreté portuaire par l'établissement de zones réglementées et l'assujettissement des gens qui travaillent dans ces zones à des contrôles des références;
- l'élaboration et mise en œuvre de nouvelles exigences de sûreté harmonisées avec les récentes recommandations de l'OMI;
- la participation à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SVHM) et le Code de sécurité pour les bâtiments internationaux et les installations portuaires (SBIIP); et
- l'élaboration d'un code de bonne pratique par l'Organisation international du travail (OIT) qui couvre aussi la sécurité dans les zones portuaires non comprises par les travaux du groupe de sécurité maritime de l'OIT sous le code SBIIP de l'OMI.

Sûreté des transports de surface

Transports Canada a créé l'Équipe nationale de sûreté routière, qui compte parmi ses membres l'Alliance canadienne du camionnage et les provinces. L'Équipe a été mise sur pied pour s'occuper des questions de sûreté ayant trait aux infrastructures, aux chauffeurs, aux véhicules et pour assurer la liaison entre les exploitants de ponts et de tunnels. L'Équipe coordonne les activités du gouvernement fédéral qui ont pour but de remédier aux retards aux postes frontaliers, elle examine les questions de sûreté avec ses homologues américains et élabore une stratégie pour renforcer les contrôles de sûreté des permis de conduire.

De plus, le Canada et les États-Unis ont signé la Déclaration sur la frontière intelligente afin de contrôler la circulation des gens, des marchandises et les infrastructures et d'échanger des données sur l'application de la loi. En 2002, les progrès et les améliorations accomplis sous cette initiative comprennent de plans de travail binationaux détaillés pour protéger les infrastructures essentielles partagées dans les secteurs de l'énergie, des télécommunications et des transports.

Transport des marchandises dangereuses

Transports Canada a pris plusieurs nouvelles initiatives de sûreté en 2002, notamment l'Initiative d'intervention CBRN (chimique, biologique, radiologique et nucléaire) dont l'objectif est d'avoir accès à des équipes d'intervention d'urgence industrielles qualifiées capables d'apporter une aide sur les produits CBRN aux premiers intervenants en cas d'attaque terroriste au moyen de substances dangereuses et d'autres agents CBRN.

DROIT DEVANT

Pour préserver l'intégrité du réseau national de transport, Transports Canada en assure régulièrement la surveillance et prend des mesures immédiates, s'il y a lieu. Pour garantir la sûreté des transports, Transports Canada continuera de collaborer avec le gouvernement, l'industrie et d'autres intervenants en prenant de nouvelles initiatives de sûreté et en faisant le suivi de celles qui ont été prises depuis le 11 septembre 2001.

Transport aérien

Transports Canada continuera de renforcer le régime de réglementation de la sûreté aérienne au Canada, notamment en élaborant des normes de rendement au sujet des systèmes de détection d'explosifs. Transports Canada collaborera avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et d'autres intervenants à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un système de laissez-passer de zone réglementée et d'un programme élargi de contrôle des non-passagers qui ont besoin d'avoir accès aux zones réglementées d'aéroports. Transports Canada améliorera également le processus de consultation afin d'adopter une approche plus structurée envers la planification et l'élaboration d'améliorations de la sûreté aérienne tout en maintenant sa capacité à intervenir immédiatement en cas de menace, lorsque de telles mesures sont justifiées.

Transport maritime

Dans le cadre de l'initiative générale du gouvernement visant à renforcer la sûreté maritime, Transports Canada continuera la mise en œuvre des initiatives introduites en 2002 ayant trait à la sécurité maritime. Transports Canada prendra d'autres initiatives dans ce domaine, y compris:

- l'adoption de modifications au cadre de réglementation de la sûreté maritime, notamment le respect par le Canada des nouvelles exigences de sûreté maritime de l'Organisation maritime internationale;
- la mise en œuvre d'un nouveau Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes pour ceux qui travaillent aux principales installations maritimes;
- la création d'un Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime.

Transport de surface

Dans le cadre de ses efforts soutenus visant à renforcer la sûreté des transports de surface, Transports Canada continuera, en collaboration avec l'industrie et d'autres intervenants, à adopter et à améliorer des caractéristiques de sûreté dans ce secteur au cours des années à venir. Ces initiatives devront refléter le point de vue et les réalités du commerce transfrontalier entre le Canada et les États-Unis par l'évaluation des exigences de sûreté dans le transport ferroviaire et les autres modes de surface, notamment le camionnage.

Transport des marchandises dangereuses

Le transport des marchandises dangereuses continuera d'être un élément crucial de la sûreté des transports, particulièrement à la lumière des événements du 11 septembre 2001. Dans l'année qui vient, Transports Canada continuera à élaborer l'Initiative d'intervention CBRN (chimique, biologique, radiologique et nucléaire), y compris son intégration avec le Plan national de lutte contre le terrorisme.

Protection des infrastructures essentielles

Le Canada et les Canadiens dépendent d'un réseau d'infrastructures matérielles et informatiques qui fournissent des services essentiels dans les domaines de l'énergie, des transports, des communications, ainsi que de la sécurité, des finances, de la santé et des interventions d'urgence. Ces infrastructures (que l'on désigne collectivement sous l'expression d'infrastructures nationales essentielles, ou INE) revêtent une importance critique pour la santé, la sécurité, la sûreté et le bien-être économique des Canadiens et le bon fonctionnement des

gouvernements. Les INE comprennent des ouvrages physiques (ponts, canaux et pipelines), de même que des réseaux et des services fondés sur les technologies de l'information (p. ex. dans les secteurs des finances, des télécommunications et de l'énergie).

Le gouvernement du Canada, par l'entremise du Bureau de protection des infrastructures essentielles et de la protection civile (BPIEPC), a lancé le Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles (PNFIE). Transports Canada contribuera à l'élaboration du PNFIE afin de protéger les installations, les services, les actifs et les données clés du Canada en matière de transports.

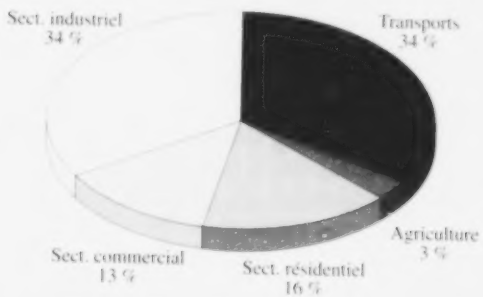
LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT 5

Le plan d'action du Canada sur les changements climatiques vise des véhicules et des carburants émettant moins de substances nocives, une utilisation accrue de modes alternatifs de transport pour les passagers et le transport plus efficace des marchandises.

Le secteur des transports a des effets à la fois positifs et négatifs sur la société moderne. Le défi que doit relever ce secteur au Canada consiste à améliorer la mobilité tout en minimisant ses effets néfastes sur l'environnement. Les effets sur l'environnement englobent les changements climatiques, le smog et les pluies acides.

Dans un premier temps, ce chapitre rapporte les tendances et les points de pression confrontant le secteur des transports et examine ces derniers plus en détails par rapport aux questions des changements climatiques, y compris les mesures que le gouvernement propose de prendre pour s'attaquer aux émissions de gaz émanant des transports.

FIGURE 5-1 : ÉMISSIONS DE GES DU SECTEUR DES TRANSPORTS AU CANADA, 2000



Source : Ressources naturelles Canada, Évolution de l'efficacité énergétique au Canada : Tableaux sommaires (Canada), site Web de l'OEE.

LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DES TRANSPORTS

UN SURVOL

Les changements climatiques sont causés par les composés actifs (qu'on appelle couramment les gaz à effet de serre ou GES) qui piègent dans les basses couches de l'atmosphère la chaleur qui est réfléchie depuis la surface de la Terre. Le principal GES est le dioxyde de carbone (CO_2), et c'est lui qui est responsable des deux tiers des changements climatiques d'origine anthropique (ou humaine). Les émissions de GES du secteur du transport sont l'un des principaux facteurs qui contribuent aux changements climatiques.

La figure 5-1 démontre qu'en 2000, les émissions de GES du secteur canadien des transports ont représenté 34 % (163,4 mégatonnes) des émissions totales attribuables à la consommation d'énergie secondaire. Cela signifie que ce secteur est la principale source de GES au Canada. Cette même année, le transport routier a produit près de 77 % des émissions totales de GES liées aux transports, le transport aérien 10,3 % et le transport ferroviaire et le transport maritime confondus un peu moins de 9,5 %[1].

La consommation de combustibles fossiles par le secteur des transports donne également matière à préoccupation. (Pour plus de précisions sur la consommation et les prix énergétiques dans le secteur des transports, nous renvoyons le lecteur aux tableaux A2-48 à A2-60 de l'addendum.) Dans bon nombre de centres urbains du Canada, le smog est devenu un important problème de santé public. Les deux principaux facteurs qui contribuent au smog sont l'ozone des basses couches de l'atmosphère, qui se compose avant tout d'oxydes d'azote (NO_X) et de composés organiques volatiles (COV), et les poussières fines aéroportées. Le secteur des transports produit à peu près 20 % des

1 Les émissions du secteur des transports ont représenté une plus faible part (~25 %) du total des émissions de GES provenant de toutes les sources d'énergie (énergie primaire). L'énergie primaire englobe les émissions découlant de l'utilisation finale, la consommation d'énergie sans combustion, la production d'électricité et la production de pétrole et de gaz.

émissions de COV du Canada, plus de 50 % des émissions de NO_X et une importante proportion des poussières fines. En raison du niveau élevé des émissions de NO_X, le secteur des transports est également responsable d'une partie des pluies acides. Le secteur émet aussi l'autre substance principalement responsable des pluies acides, l'anhydride sulfureux ou SO_2, en quantités relativement restreintes.

Parmi les autres préoccupations que les transports suscitent dans le domaine de l'environnement, il faut mentionner la pollution de l'eau et la pollution acoustique, ainsi que les impacts sur l'utilisation des terres et l'aménagement urbain. Les embouteillages dans les villes compromettent la compétitivité de l'économie canadienne et ont des effets néfastes sur la qualité de vie de nombreuses personnes. Ils entraînent également une consommation accrue de carburant et une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de GES, ce qui a pour effet d'aggraver les problèmes de santé comme le stress et l'asthme. D'autres activités ont aussi un impact sur l'environnement, à savoir la construction, l'utilisation et l'entretien des infrastructures de transport, de même que la construction, l'utilisation et l'élimination des véhicules de transport. À cette liste, on pourrait également ajouter le transport et la distribution du carburant et leurs impacts sur la pollution de l'atmosphère et des sols.

LES TENDANCES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS – PRESSIONS

Le secteur des transports est exposé aux mêmes pressions à long terme que d'autres secteurs : augmentation de la population et croissance de l'économie. La population actuelle du Canada, qui dépasse tout juste 31 millions d'habitants, devrait augmenter d'environ 2,8 millions d'habitants d'ici 2010.

Si le commerce international a toujours été important pour l'économie canadienne, cette importance s'est accentuée depuis quelques années. Cela vaut particulièrement pour les échanges commerciaux avec les États-Unis. L'augmentation des échanges a des répercussions directes sur la consommation énergétique du secteur des transports et, par conséquent, sur les émissions, car l'expédition de biens entraîne une augmentation de la demande de transport.

Les figures 5-2 à 5-6 illustrent l'évolution récente des émissions de GES résultant des principaux types de carburants utilisés dans le secteur des transports entre 1980 et 2001. Il faut apporter certaines précisions à ces chiffres, lorsqu'on les compare par exemple à ceux qui ont servi à l'établissement de l'inventaire national des GES préparé par Environnement Canada, qui suit les lignes directrices internationales pour l'établissement de rapports formulées par le Groupe international d'experts sur le changement climatique (GIEC, 1997) pour la répartition des carburants entre les pays et les secteurs[2].

Ces chiffres prouvent que l'évolution des émissions depuis 20 ans diverge nettement entre les carburants. Les causes de cette évolution ne sont pas faciles à déterminer, même si une part peut être attribuable aux développements survenus dans la circulation et dans la technologie des véhicules. La consommation d'ensemble d'un carburant quelconque est bien sûr le produit de la circulation (véhicules-kilomètres et charges) et de la consommation de carburant des véhicules (litres consommés par véhicule-kilomètre). Ces deux facteurs ont beaucoup évolué au cours de cette période et ils ont évolué de façon différente pour différents carburants.

Comme l'illustre la figure 5.2, la consommation d'essence a reculé dans son ensemble durant la majeure partie de cette période, ne dépassant son niveau de 1980 qu'en 1999. En 2001, les émissions étaient supérieures d'à peine 4 % à ce qu'elles étaient en 1980, en dépit d'une nette augmentation du parc de véhicules et de son utilisation. Cela est le reflet de l'amélioration sans précédent de la consommation de carburant par véhicule-kilomètre des voitures de tourisme et des camions légers, depuis que les normes fédérales sont entrées en vigueur en Amérique du Nord.

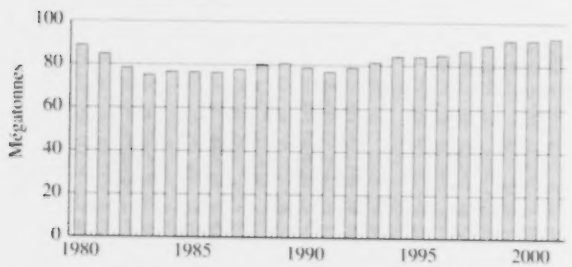
Comme le montre la figure 5-3, les émissions de carburant diesel ont nettement augmenté au cours de cette période, puisqu'elles étaient supérieures de 130 % en 2001 par rapport à 1980. La consommation de carburant des camions neufs s'est en fait très nettement améliorée durant la période, mais le camionnage proprement dit a connu une croissance plus rapide pour suivre celle de l'économie (qui n'a été interrompue que brièvement par la récession au début des années 1990), la libéralisation du commerce nord-américain, la révolution du « juste-à-temps » et la déréglementation de l'industrie du camionnage.

2 Pour l'essence et le carburant diesel routiers, les chiffres utilisés dans ce rapport concernent les carburants consommés sur les réseaux publics (et, par conséquent imposés aux taux d'utilisation du réseau routier), à l'exception de tous les carburants utilisés hors réseau, comme dans les activités agricoles, forestières et minières. Pour les carburants utilisés dans les transports aérien et maritime, les chiffres englobent tous les types de carburant (c.-à-d. l'essence aviation de même que l'essence réaction, le fuel marin et le carburant diesel marin, sans oublier le mazout léger ou le mazout lourd) et tous les carburants vendus au Canada, que ce soit à des exploitants nationaux ou étrangers. Les émissions sont exprimées en équivalents-CO_2, et sont calculées selon les ventes de chaque type de carburant combinées aux taux par unité de carburant pour les émissions de CO_2, NO_2 et méthane. Les taux pour ces deux derniers gaz diffèrent légèrement selon l'année, en raison de différences dans les équipements de contrôle des émissions, mais les émissions de CO_2 sont prédominantes et sont constantes pour chaque type de carburant.

La figure 5-4 révèle par ailleurs que les émissions de GES ont aussi augmenté d'environ 26 % dans le secteur du transport aérien durant cette période. Cette croissance n'a toutefois pas été uniforme, car la majeure partie n'est survenue que dans la deuxième moitié des années 1990, lorsque le trafic passagers sur les vols transfrontaliers a connu un essor particulièrement rapide. La consommation de carburant (par passager-kilomètre) s'est améliorée durant la période grâce aux améliorations techniques apportées aux nouveaux aéronefs, à l'utilisation d'aéronefs plus grands et à une augmentation des coefficients de remplissage.

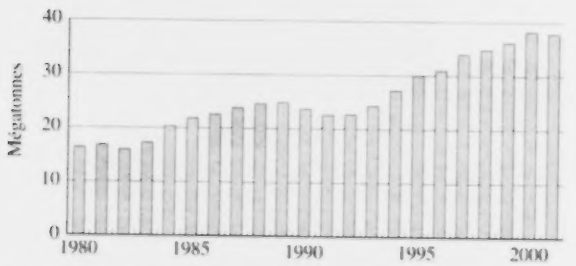
La figure 5-5 démontre une baisse générale d'environ 13 % des émissions dans le secteur du transport ferroviaire entre 1980 et 2001. Cette baisse est survenue

FIGURE 5-2 : ÉMISSIONS DE GES DE L'ESSENCE ROUTIÈRE, 1980 – 2001



Source : Données sur les ventes de carburant de Statistique Canada ; bulletin trimestriel - disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003; facteurs de conversion pour GES d'Environnement Canada ; inventaire canadien des GES 1990-2000, juin 2002.

FIGURE 5-3 : ÉMISSIONS DE GES DU CARBURANT DIESEL ROUTIER, 1980 – 2001

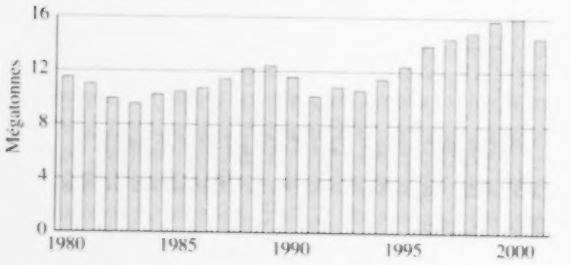


Source : Données sur les ventes de carburant de Statistique Canada ; bulletin trimestriel - disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003; facteurs de conversion pour GES d'Environnement Canada ; inventaire canadien des GES 1990-2000, juin 2002.

en dépit du fait que la circulation (en tonnes-kilomètres intérieures) a augmenté de plus d'un tiers, ce qui reflète une amélioration notable de la technologie et de l'exploitation.

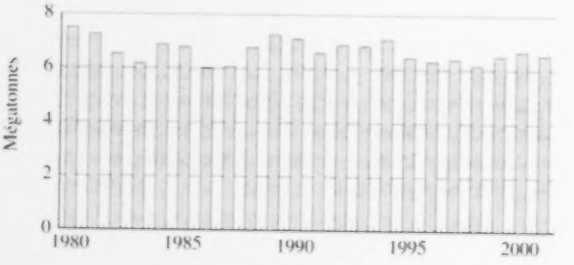
La figure 5-6 témoigne d'une baisse globale de 18 % des émissions du transport maritime entre 1980 et 2001, laquelle reflète essentiellement une contraction du trafic maritime.

FIGURE 5-4 : ÉMISSIONS DE GES DU CARBURANT AVIATION, 1980 – 2001



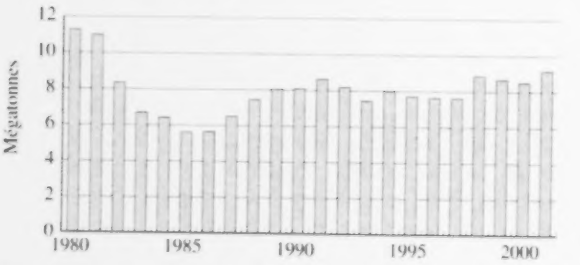
Source : Données sur les ventes de carburant de Statistique Canada ; bulletin trimestriel - disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003; facteurs de conversion pour GES d'Environnement Canada ; inventaire canadien des GES 1990-2000, juin 2002.

FIGURE 5-5 : ÉMISSIONS DE GES DU CARBURANT DIESEL FERROVIAIRE, 1980 – 2001



Source : Données sur les ventes de carburant de Statistique Canada ; bulletin trimestriel - disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003; facteurs de conversion pour GES d'Environnement Canada ; inventaire canadien des GES 1990-2000, juin 2002.

FIGURE 5-6 : ÉMISSIONS DE GES DU FUEL MARIN, 1980 – 2001



Source : Données sur les ventes de carburant de Statistique Canada ; bulletin trimestriel - disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003; facteurs de conversion pour GES d'Environnement Canada ; inventaire canadien des GES 1990-2000, juin 2002.

L'évolution observée entre 1980 et 2001 devrait persister à court terme. D'ici 2020, la demande globale de transport pourrait être supérieure de plus de 50 % à ce qu'elle était en 1990, la majeure partie de la croissance escomptée étant attribuable aux véhicules de tourisme, ainsi qu'aux secteurs du camionnage et du transport aérien. Cela risque de neutraliser les réductions globales se rattachant aux progrès technologiques dans les émissions des véhicules de tourisme enregistrées entre 1980 et 1990. Cela est d'autant plus vrai que la majeure

partie de cette hausse de la demande concerne les véhicules de tourisme de plus grandes dimensions comme les véhicules loisir-travail (VLT) et les minifourgonnettes.

LE PROGRAMME DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL RELATIF AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

En décembre 1997, les pays signataires de la Convention-cadre sur les changements climatiques (CCCC) se sont réunis à Kyoto, au Japon, et se sont engagés à réduire les émissions de GES des pays industrialisés au cours de la période après l'an 2000. Le Protocole de Kyoto, qui doit faire l'objet d'une ratification, stipule que les pays industrialisés doivent réduire leurs émissions globales des principaux gaz à effet de serre de 5,2 % par rapport à 1990 au cours de la période quinquennale débutant en 2008. Différents pays doivent atteindre différentes cibles; la cible fixée pour le Canada est une réduction des émissions de 6 % par rapport à 1990 (240 mégatonnes).

Les premiers ministres ont enjoint aux ministres de l'Énergie et de l'Environnement d'établir une procédure nationale visant à analyser les conséquences du Protocole de Kyoto et à assurer l'entière collaboration des différents paliers de gouvernement.

En 1998, le ministre des Transports et ses homologues provinciaux et territoriaux ont coparrainé une table ronde multipartite sur les changements climatiques dans le secteur des transports. Cette table ronde, qui était coprésidée par Transports Canada, a évalué plus de 120 mesures possibles pour réduire les émissions de GES du secteur des transports. Ses membres ont fait valoir qu'il n'existe pas de solution magique dans le secteur des transports, mais qu'une stratégie intégrée conciliant les progrès technologiques, les changements d'attitude et les investissements dans les infrastructures est nécessaire.

L'analyse de la table ronde des transports a été intégrée dans le processus national visant à évaluer les répercussions globales de la ratification du Protocole de Kyoto. Cette analyse a également révélé un ensemble de mesures ou d'initiatives prometteuses, qui coûtent peu cher et qui peuvent être prises relativement rapidement. Plusieurs de ces mesures ont été adoptées dans le cadre du Plan d'action du gouvernement du Canada sur les changements climatiques annoncé en octobre 2000 (voir encadré Plan d'action 2000 : mise à jour, page 39).

Transports Canada a accepté de faire sa part pour atteindre cette cible en fonction des émissions de ses propres activités. La cible consiste à réduire de 4 % les émissions de Transports Canada d'ici 2008-2012 par rapport à l'année de référence 1998-1999. La stratégie de réduction des émissions de GES de Transports Canada ciblera avant tout son parc de véhicules (consommation de carburant de remplacement) et sa flotte de navires (améliorations au niveau de la consommation).

Depuis l'année de référence 1988-1989, Transports Canada a réduit ses émissions de GES de 18 % dans l'ensemble, dans tous les secteurs à l'exception du transport maritime. Ces réductions s'expliquent dans une large mesure par le programme de cessions de Transports Canada. La base de référence de Transports Canada devra être ajuster pour ne pas revendiquer de crédits au titre de la réduction de ses émissions de GES résultant de la cession d'installations lorsqu'une méthodologie acceptable sera développée.

Le tableau 5-1 illustre les émissions de GES des activités de Transports Canada par rapport à l'année de référence 1998-1999, alors que la figure 5-7 montre l'évolution de ces émissions entre l'année de référence et 2001-2002.

TABLEAU 5-1 : ÉMISSIONS PROVENANT DES ACTIVITÉS DE TRANSPORTS CANADA[1]

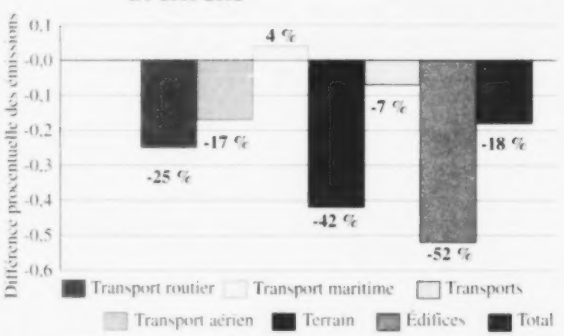
(tonnes d'équivalents-CO_2)

Catégorie	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*
Transport routier	2 583	3 107	2 048	1 942
Transport aérien	14 768	13 207	13 207	12 302
Transport maritime	43 552	43 194	44 400	45 235
Terrain	7 677	10 706	6 605	4 490
Total	**68 580**	**70 214**	**66 260**	**63 969**
Transports	68 580	70 214	66 260	63 969
Édifices	23 600	21 400	11 700	11 400
Sous-total	**92 180**	**91 614**	**77 960**	**75 369**

1 Le niveau des émissions du secteur des transports pour toutes les années a nettement augmenté, depuis le dernier rapport, en raison de l'ajout de trois bâtiments maritimes qui n'étaient pas comptabilisés jusque-là.

Source : Transports Canada

FIGURE 5-7 : ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DES ACTIVITÉS DE TRANSPORTS CANADA ENTRE 1998-1999 ET 2001-2002



1998-1999 est l'année de référence pour De l'ordre dans la grande maison fédérale.

Source : De l'ordre dans la grande maison fédérale, inventaire des gaz à effet de serre, 2001-2002, Transports Canada

En mai 2002, le gouvernement fédéral a publié un document de travail faisant état de plusieurs options pour s'attaquer au problème des changements climatiques au Canada. Ces options réclament à des degrés divers la contribution du secteur des transports à la réduction des émissions de GES.

En juin 2002, une série d'ateliers a été organisée dans 14 villes pour connaître la réaction des gens face au document de travail du gouvernement fédéral. Les intervenants du secteur des transports de tout le Canada ont pris part à ces consultations.

Le 21 novembre 2002, le gouvernement fédéral a publié le Plan du Canada sur les changements climatiques et déposé le plan détaillé devant le Parlement. Ce Plan énonce la façon dont le Canada entend atteindre sa cible de réduction des émissions en vertu du Protocole de Kyoto. Le 17 décembre 2002, le Canada a ratifié le Protocole de Kyoto au siège des Nations Unies à New York.

Le Plan propose une démarche en trois temps pour permettre au Canada de réaliser son objectif qui est de réduire de 240 mégatonnes (Mt) ses émissions annuelles de GES. Dans un premier temps, il faut mentionner les investissements engagés jusqu'ici dans le cadre du Plan d'action 2000, qui devraient permettre de réduire d'un tiers les émissions globales (80 Mt). Dans un deuxième temps, le Plan propose une stratégie pour réduire les émissions de 100 Mt de plus. 1) mesures par les canadiens dans les secteurs des transports et de la construction; 2) des réductions des émissions par les grosses firmes à partir d'une approche complète qui comprend des objectifs établis à partir d'engagements avec échange de certificats de pollution (avec accès à des compensations intérieures et au marché international de carbone) et des investissements stratégiques dans les énergies renouvenables, la technologie et les infrastructures; et 3) l'achat par le gouvernement de permis sur le marché international. Ensemble, ces mesures déjà mises de l'avant et celles proposées dans le Plan devraient permettre d'atteindre 180 Mt de notre objectif de 240 Mt. Le Plan propose un certain nombre de mesures qui devraient permettre au Canada de réduire ses émissions de 60 Mt supplémentaires.

Le secteur des transports constitue un volet important du Plan fédéral, puisque 21 Mt de réductions possibles résulteront des mesures existantes et nouvelles prises dans ce secteur. Il est manifeste que l'on s'attend à ce que ce secteur contribue pour une large part à la réduction des émissions de GES du Canada (voir encadré sur le Plan du Canada sur les changements climatiques – Sommaire, page 40).

Le Plan s'appuie sur les solides bases jetées par les cinq programmes mentionnés dans le Plan d'action 2000 sur les changements climatiques. On trouvera ci-après un aperçu des nouvelles mesures proposées pour le secteur des transports dans le Plan du Canada sur les changements climatiques.

Consommation des véhicules

Le gouvernement fédéral entend poursuivre son initiative dont l'objectif est de réduire de 25 % la consommation des véhicules neufs d'ici 2010. Il s'emploiera également à améliorer le marché des véhicules neufs moins polluants. Pour ce faire, il lancera de nouvelles campagnes afin de mieux renseigner les consommateurs sur la consommation de carburant et la « charge de carbone » des véhicules vendus sur le marché. Ces activités contribueront aussi à réduire les émissions des véhicules actuellement en circulation en incitant les consommateurs à mieux entretenir leurs véhicules et à les utiliser de manière plus efficace.

Carburants émettant moins de GES

Lorsqu'on le mélange à de l'essence à faibles concentrations (10 %), l'éthanol permet de réduire les émissions de GES de l'essence. Par ailleurs, la plupart des véhicules en circulation au Canada aujourd'hui peuvent fonctionner en toute sécurité avec un mélange d'essence et d'éthanol (E10). L'éthanol à base de céréales jouera un rôle important à court terme, mais l'éthanol à base de cellulose, une nouvelle technologie canadienne, semble très prometteuse à long terme. Le gouvernement voudrait que 35 % de l'essence vendu au Canada contienne de l'E10 d'ici 2010.

Le Canada est également un chef de file mondial des nouvelles technologies de production de biodiesel. Le biodiesel est fabriqué à partir de déchets bon marché, et il contribue non seulement à réduire les GES, mais il présente des avantages au niveau de l'air pur. Le plan propose que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux collaborent pour atteindre la cible de 500 millions de litres d'ici 2010. L'intérêt suscité par les technologies de biodiesel entraînera la création de nouvelles entreprises et permettra en même temps de régler d'importants problèmes de gestion des déchets.

Transport des passagers

Fidèle à son engagement pris dans le discours du Trône à l'égard d'infrastructures modernes et d'une nouvelle stratégie pour un réseau de transport sûr, efficace et respectueux de l'environnement, le gouvernement fédéral se propose de collaborer avec les provinces et les territoires à des projets d'infrastructures de transport en commun. Cela se fera parallèlement à des activités concertées visant à établir des cadres de gestion des transports et de planification de l'utilisation des terres à l'échelle municipale, et à d'importantes mesures provinciales et territoriales dont le but est d'accroître la demande de

transports publics et de réduire l'utilisation des véhicules par un seul occupant. Parmi les mesures possibles, mentionnons des mécanismes visant à céder la priorité aux véhicules de transport en commun et la gestion stratégique de l'offre ainsi que la tarification des stationnements et des routes. Les municipalités peuvent également améliorer les infrastructures des transports non motorisés en aménageant des sentiers pour les piétons et des pistes cyclables.

TRANSPORT EFFICACE DES MARCHANDISES

Par le biais de négociations avec les associations et l'industrie, et grâce à de nouveaux instruments d'éducation et de sensibilisation, on compte hausser l'objectif fixé dans le Plan d'action 2000 au titre de l'amélioration de l'efficacité du transport des marchandises. Pour cela, il faudra lancer des projets de collaboration entre les secteurs public et privé pour promouvoir le recours au transport intermodal des marchandises et accroître l'utilisation des véhicules et des modes de transport peu polluants. Cela pourra se faire par une amélioration des infrastructures, par un usage accru des transports intelligents, par la détermination et l'élimination des obstacles au transport intermodal des marchandises, par l'harmonisation des normes nationales et internationales et par la démonstration de pratiques optimales et de technologies nouvelles.

Pour tenir compte de la place qu'il occupe comme plus grosse entreprise du Canada et faire preuve d'un solide leadership à l'égard des changements climatiques, le gouvernement fédéral s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 31 % par rapport à 1990 entre 2008 et 2012. Selon un scénario de maintien du *statu quo*, cette cible sera atteinte par une amélioration du secteur des transports (sur la route, matériel sur le terrain et transport maritime) et par une diminution de la consommation d'énergie dans les édifices.

IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Le réchauffement de la planète et les changements climatiques ont des conséquences réelles et potentielles sur les réseaux de transport du Canada. Les conditions climatiques et météorologiques ont des répercussions sur la planification, la conception, la construction, l'entretien et la performance des infrastructures et des services de transport. Par exemple, un réchauffement des températures peut causer une dégradation du pergélisol et compromettre la stabilité structurale des infrastructures de transport dans le Nord. Cela peut également raccourcir la saison des routes de glace. L'accroissement des cycles de gel accentue le stress subi par la chaussée et endommage les voies de chemin de fer. En outre, des changements dans les précipitations peuvent accroître la fréquence des intempéries et de l'inondation des infrastructures. L'élévation du niveau de la mer le long du littoral a pour effet de rendre vulnérables certains sites et ouvrages de transport. Toutefois, certains impacts peuvent être bénéfiques. Mentionnons à titre d'exemples la baisse des coûts de déneigement ou la prolongation des saisons d'exploitation de certains modes de transport. Pour élaborer des stratégies efficientes, il faut évaluer à fond ces incidences et d'autres conséquences des changements climatiques à la fois sur le plan régional et modal.

L'adaptation aux changements climatiques veut dire que les Canadiens (industries, entreprises, gouvernements et citoyens) devront désormais tenir compte d'autres variables dans leurs décisions économiques, comme les changements des conditions météorologiques et d'autres conséquences d'ordre climatique. Ces réactions détermineront les chances de succès de l'adaptation du Canada et des coûts économiques qui s'y rattachent. C'est pourquoi la réponse du gouvernement fédéral aux incidences des changements climatiques devra notamment consister à mieux renseigner le secteur privé et chaque Canadien sur la nature, l'emplacement et l'intensité des changements météorologiques et d'autres conséquences d'ordre climatique, et créer des conditions économiques propices aux investissements.

Transports Canada participe à diverses initiatives visant à faire face aux répercussions des changements climatiques sur le secteur des transports au Canada. En 2002, on a publié le rapport intitulé *Impacts et adaptation liés au changement climatique : perspective canadienne*. De l'appui a été fourni pour la tenue de consultations avec les intervenants pour aider à la mise au point d'un cadre national d'adaptation.

Les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux s'occupent eux aussi de relever le défi des changements climatiques. Ils ont élaboré et réalisé leurs propres programmes et ont prêté leur concours à des projets du secteur privé et d'organisations non gouvernementales. On trouvera ci-après un échantillon représentatif des plans d'action provinciaux et territoriaux qui ont été publiés jusqu'ici.

APERÇU DES PLANS D'ACTION DES PROVINCES ET DES TERRITOIRES SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

NOUVEAU-BRUNSWICK

En janvier 2003, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a publié son document de travail sur l'élaboration du plan d'action de la province sur les changements climatiques et a lancé des consultations publiques sur Internet. Le document de travail est la première étape dans l'élaboration d'un plan d'action qui repose sur une démarche à cinq volets : démontrer le leadership du gouvernement par une amélioration de la consommation énergétique, des règlements et des taxes; renforcer la prise de conscience et la compréhension; favoriser les nouvelles technologies et les approches novatrices; investir dans le savoir; collaborer avec tout un éventail de partenaires. Le document de travail fournit par ailleurs des exemples des mesures possibles d'efficacité énergétique dans tous les secteurs, notamment dans celui des transports.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

En septembre 2001, le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard a publié son *First Climate Change Business Plan (2000–2003)*. Dans ce plan, le gouvernement s'engage à prendre un certain nombre de mesures dans le secteur des transports, notamment à étudier les systèmes de transport intelligents dans la conception des routes; à intégrer les systèmes de positionnement global dans l'entretien du réseau routier; à continuer de promouvoir les programmes de covoiturage comme le programme Enerpool de l'Î.-P.-É. et le télétravail pour les employés de la province.

QUÉBEC

C'est en 2000 que le gouvernement du Québec a publié son *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*. Ce plan fait état de sept secteurs prioritaires, dont plusieurs ont trait aux transports : investir dans les transports urbains, notamment dans les infrastructures, les transports en commun et le transport intermodal/des marchandises; faciliter l'entrée des véhicules qui consomment moins d'énergie sur le marché du Québec; améliorer l'efficacité énergétique; et renforcer les activités de R et D sur les technologies d'atténuation des changements climatiques (comme l'hydrogénation, la biomasse, l'énergie solaire, les technologies gazières, les électrotechnologies.

Le 18 octobre 2002, le ministre de l'Environnement du Québec, André Boisclair, a publié le premier inventaire québécois des émissions de GES, en confirmant le soutien de la province au Protocole de Kyoto et en réclamant une entente bilatérale Canada–Québec sur la mise en œuvre et le financement des réductions d'émissions. Le même jour, il a dévoilé la *Déclaration du Québec sur la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Canada*. L'Assemblée nationale du Québec a entrepris des consultations publiques sur la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Québec en février 2003. Ces consultations ont pour objectif de permettre au gouvernement du Québec de mieux déterminer comment atteindre les objectifs du Québec en matière de réduction.

ONTARIO

Le gouvernement de l'Ontario n'a pas encore publié de plan sur les changements climatiques, mais il a concentré ses mesures et initiatives sur les questions de qualité de l'air et sur des objectifs connexes en matière de changements climatiques souvent considérés comme des avantages accessoires. L'initiative Drive-Clean illustre une démarche axée sur la qualité de l'air qui a des conséquences positives sur les changements climatiques.

MANITOBA

Le 19 juin 2002, le gouvernement du Manitoba a publié son rapport intitulé *Kyoto and Beyond – Meeting and Exceeding Our Kyoto Targets*. Ce rapport décrit certaines des mesures prises, notamment la promotion de la consommation et de la production d'éthanol. Ce rapport fixe également des cibles inférieures de 18 % d'ici 2010 et de 23 % d'ici 2020 par rapport aux niveaux de 1990. Le 15 octobre 2002, le gouvernement du Manitoba a publié son plan d'action sur les changements climatiques intitulé *Kyoto and Beyond – A plan of action to meet and exceed Manitoba's Kyoto targets*. Ce plan décrit la démarche que la province entend suivre pour atteindre ses cibles d'émissions. Il se concentre sur les nouveaux développements énergétiques visant à stimuler la croissance dans les domaines de l'énergie éolienne, de l'énergie géothermique et des recherches sur l'hydrogène et à augmenter la consommation et la production d'éthanol.

SASKATCHEWAN

Le 16 octobre 2002, le gouvernement de Saskatchewan a publié son document de travail sur les changements climatiques intitulé *A Saskatchewan Perspective on Climate Change Policy*, qui énonce la position de la province face au plan fédéral. Ce document fait état de quantité d'initiatives prises en Saskatchewan pour réduire

les émissions de GES, notamment des plans visant à introduire l'ajout obligatoire d'éthanol à l'essence. Ce document de travail sollicite l'adhésion à une politique nationale sur l'éthanol. En juin 2002, la Saskatchewan a adopté la *Ethanol Fuel Act*, cadre juridique qui prescrit que l'essence vendue dans la province doit contenir un certain volume d'éthanol. Cette loi entrera en vigueur lorsque l'industrie sera suffisamment développée. La Saskatchewan deviendra l'un des plus gros producteurs d'éthanol du Canada.

Alberta

En mai 2002, le gouvernement de l'Alberta a publié un projet de plan d'action pour faire face aux changements climatiques et réduire les émissions de GES. À l'issue de nombreuses consultations, l'Alberta a publié en octobre 2002 son plan intitulé *Albertans and Climate change: Taking Action*, lequel établit un cadre visant à réduire les émissions de GES. Dans ce plan, le gouvernement de l'Alberta s'engage à réduire de 50 % l'intensité des émissions de GES par rapport au produit intérieur brut (PIB) d'ici 2020 par rapport à leur niveau de1990. Le plan propose de négocier des accords exécutoires avec des secteurs précis de l'économie (notamment celui des transports) afin de fixer des objectifs mesurables de réduction des émissions de GES; d'acheter des véhicules hybrides pour le parc du gouvernement et d'adopter une stratégie provinciale sur les véhicules à piles à combustible par le biais de projets de démonstration.

Plan d'action sur le changement climatique de la Conférence des gouverneurs de Nouvelle-Angleterre/ premiers ministres de l'Est du Canada

La Conférence des gouverneurs de Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada a publié son Plan d'action sur le changement climatique en 2001. Ce plan contient un ensemble de recommandations et de mesures et il tient lieu de cadre aux mesures prises au sujet du changement climatique. L'objectif de ce plan est de formuler une approche régionale détaillée et coordonnée afin de ramener les émissions de GES à leur niveau de 1990 d'ici 2010 et de les réduire de 10 % d'ici 2020. À sa réunion du 22 novembre 2002, le Conseil des premiers ministres de l'Atlantique a confirmé son engagement de mettre en œuvre le plan d'action de la Conférence. Parmi les objectifs de ce plan d'action, mentionnons un ralentissement de l'augmentation des émissions de GES du secteur des transports par la promotion de véhicules qui consomment moins de carburant; des carburants à moindre teneur en carbone et des technologies qui dépendent moins du carbone par le biais d'incitatifs et de programmes d'éducation; l'éducation du public; la gestion et la réduction de la demande de transport; l'amélioration des transports en commun; l'évolution des technologies des véhicules; l'amélioration de l'efficacité énergétique du transport des marchandises et l'aménagement d'un couloir de verdure relié à des pistes cyclables et à des sentiers pédestres.

Aperçu d'initiatives municipales

Les deux tiers des émissions de GES du Canada attribuables au secteur des transports proviennent des régions urbaines. C'est pourquoi les mesures prises à l'échelle municipale, notamment les plans d'utilisation des terres et de transport, sont importantes dans l'optique des changements climatiques mondiaux.

La Fédération canadienne des municipalités (FCM) finance des projets de transports municipaux durables depuis 2000 par l'entremise du Fonds d'habilitation municipal vert. Le gouvernement du Canada a institué les Fonds verts dans son budget de 2000. Le financement des projets ayant un rapport direct avec les transports n'a représenté que 5 % des sommes totales attribuées les premières années. Toutefois, la FCM a pris des mesures pour se concentrer plus sur les transports :

- en repoussant les limites de la catégorie transports au-delà des technologies des transports en commun et des parcs municipaux pour englober les transports publics, les transports intégrés et alternatifs et la gestion de la demande de transport;
- en élargissant la définition d'innovation (un critère clé) pour qu'elle englobe l'admissibilité des innovations adoptées ailleurs ou dans une collectivité de taille différente;
- en ajoutant des employés spécialisés pour appuyer les demandes dans le secteur des transports;
- en permettant de combiner les sommes attribuées et les fonds provenant d'autres sources fédérales, comme le programme de Transports Canada intitulé Sur la route du transport durable.

Comme exemples de projets financés en 2002 dans le secteur des transports, mentionnons :

- Transports durables à South East False Creek, Vancouver (Colombie-Britannique);
- Étude de faisabilité sur les transports publics, Canmore (Alberta);

- Étude de faisabilité sur des transports en commun rapides, Municipalité régionale de York (Ontario);
- Atténuation des impacts du camionnage sur l'environnement, Sherbrooke (Québec).

La FCM a également financé des projets de planification de la durabilité dans des collectivités de taille variable qui portent sur tous les paramètres des systèmes communautaires, notamment les transports, et qui pourraient aboutir à des mesures visant à encourager le transport durable. Le district régional de Vancouver réalise un projet *cities PLUS* qui étudie une stratégie de durabilité sur 100 ans pour l'agglomération de Vancouver. Ce projet fera partie de la participation du Canada au concours de conception de systèmes urbains durables de l'Union internationale de l'industrie du gaz, en juin 2003.

PLAN D'ACTION 2000 : LE POINT

Cinq éléments du Plan d'action 2000 sur le changement climatique sont en cours de réalisation. Il s'agit :

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises – Cette initiative, avec un financement global de 14 millions $, vise à réduire la croissance des émissions de gaz à effet de serre (GES) émanant du transport de marchandises. Elle comporte trois éléments : le Programme de démonstration de transport durable des marchandises (qui est un programme de contributions); des ententes volontaires sur le rendement conclues entre le gouvernement fédéral et les associations de l'industrie des transports; et un programme de formation et de sensibilisation. Au cours de 2002, entre autres, une somme de 340 000$ a été accordée à quatre projets de démonstration technologique dans cette première ronde du Programme de démonstration de transport durable des marchandises. Le programme a aussi permis la tenue d'un atelier international sur des mesures visant à réduire la consommation énergétique et les émissions liées aux opérations du transport aérien.

Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports – Cette alliance, qui bénéficie d'un financement total de 23 millions $, a pour objectif de présenter et d'évaluer les différentes options de ravitaillement des véhicules à piles à combustible. Elle vise aussi le développement de codes et de standards appropriés; étudier et évaluer divers systèmes de production et de ravitaillement d'hydrogène; et soutenir diverses activités de communication. Dans sa deuxième année d'opération, elle a, entre autres activités, vu à la finalisation des plans de travail de ses cinq groupes de travail; initié le développement de diverses propositions de démonstration de ravitaillement; été derrière la création d'un comité pour développer un Code canadien d'installations d'hydrogène pour des postes de ravitaillement en hydrogène; initié une étude spéciale liée à la disponibilité future d'électricité pour la production d'hydrogène et aidé avec le développement d'un cours d'introduction à l'hydrogène et aux piles à combustible.

Nouveaux carburants – Ce programme vise à accroître l'offre et l'utilisation de l'éthanol de la biomasse produit à partir de fibre de plantes comme le maïs, le blé et d'autres céréales. Le programme vise à multiplier par quatre la production et l'utilisation d'éthanol au Canada afin d'atteindre une consommation d'un milliard de litres par année pour 2010. Il comprend un programme de 140 millions $ de garantie de prêt et 3 $ millions sur une période de cinq ans pour des projets de recherches analytiques et des activités de sensibilisation du public. L'initiative a été lancée en novembre 2001. La Société canadienne du crédit agricole gère la composante Programme national sur l'éthanol de la biomasse au nom d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAAC). Ressources Naturelles Canada et AAAC ont consulté les fournisseurs de matériaux utilisés, les producteurs d'éthanol, les raffineries, les producteurs d'automobile et les gouvernements sur les barrières et les possibilités d'accroissement du marché de l'éthanol. Une campagne de sensibilisation sera mise de l'avant en collaboration avec l'industrie et les provinces. Pour leur part, des représentants de l'industrie voient à faire avancer des études de faisabilité et des propositions pour de nouvelles installations d'éthanol dans un certain nombre d'agglomérations à travers le Canada.

Initiative sur l'efficacité des véhicules – Ce programme de 16 millions $ vise à améliorer de façon significative l'efficacité énergétique des nouveaux véhicules légers à partir de cibles volontaires pour l'efficacité énergétique des véhicules, de campagnes de sensibilisation auprès des consommateurs, de programme de surveillance de la conformité, et de test et de démonstration de véhicules technologiquement évolués. Des rencontres préliminaires ont eu lieu avec les constructeurs de véhicules automobiles au cours de la dernière année pour échanger sur la nature du programme. Ressources Naturelles Canada a commandité un atelier de travail portant sur une étude conjointe avec le *U.S. Department of Energy* intitulé *Examining the Potential for Voluntary Fuel Economy Standards in the United States and Canada*. Des forums de citoyens sur le transport personnel ont été tenus et des études de marché initiées afin d'avoir une meilleure compréhension de l'importance et des barrières à l'efficacité énergétique chez les consommateurs dans leur décision d'achat et d'entretien de leur véhicule. Un projet a été initié sur le régime de ralenti à partir d'un partenariat entre l'Institut canadien des produits pétroliers et la ville de Mississauga. L'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc a été recrutée comme partenaire dans une campagne nationale sur le gonflement des pneus qui sera lancée au printemps 2003.

Programme de démonstration en transport urbain – Ce programme, avec un financement de 40 millions $, vise à encourager les municipalités canadiennes à adopter des moyens de transport et des plans et pratiques de l'utilisation du sol débouchant sur une consommation énergétique plus efficace. Le programme va financer au moins quatre présentoirs au cours des cinq prochaines années pour démontrer, évaluer et promouvoir des stratégies efficaces pour réduire les émissions de GES des transports urbains au Canada. En 2002, dans le cadre du programme, quinze finalistes se sont partagés la somme de 450 000 $ afin de les aider à développer et soumettre une proposition détaillée pour la mise de l'avant de stratégies de transport urbain durable. L'annonce des récipiendaires du programme devrait se faire à l'automne 2003. Le programme vise aussi des événements d'apprentissage liés au transport urbain durable dans le cadre de son réseau d'information.

PLAN DU CANADA SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

RÉSUMÉ

Le Plan du Canada sur les changements climatiques prévoit des véhicules et des carburants émettant moins de substances nocives, l'utilisation accrue de modes de transport de remplacement pour les passagers et le transport plus efficace des marchandises. Toutes ces mesures contribueront à assainir l'atmosphère et à réduire les embouteillages de la circulation, ce qui rendra nos villes plus saines et plus durables.

INTERVENTIONS EN COURS (9 MT)

- Négociations portant sur une diminution de 25 % de la consommation de carburant des véhicules neufs d'ici 2010 (5,2 Mt);
- Production accrue d'éthanol pour appuyer l'adoption d'un mélange éthanol-essence dans 25 % des approvisionnements en essence (0,8 Mt);
- Mise au point et démonstration de technologies et d'infrastructures de ravitaillement pour la commercialisation des véhicules à piles à combustible (0,1 Mt);
- Démonstration de stratégies, de technologies et de plans intégrés pour réduire les émissions des transports en milieu urbain (0,8 Mt);
- Négociation d'accords volontaires avec les secteurs du transport aérien, ferroviaire, routier et maritime afin de réduire la consommation de carburant dans le transport des marchandises (2,0 Mt).

PROCHAINES ÉTAPES PROPOSÉES (12 MT)

- Interventions des consommateurs pour améliorer l'efficacité des véhicules, y compris des véhicules hors route (0,8 Mt);
- Faire passer l'objectif des mélanges éthanol-essence à 35 % des approvisionnements en essence et viser la consommation de 500 millions de litres de biodiesel d'ici 2010 (2,0 Mt);
- Utilisation accrue des transports en commun, modes de transport de remplacement des personnes et planification urbaine durable (7,0 Mt);
- Transport plus efficace des marchandises, notamment le transport intermodal (2,3 Mt).

TRANSPORT FERROVIAIRE 6

Avec un nombre minime d'abandons de voies de chemin de fer, les compagnies de chemin de fer canadiennes ont relativement bien performé en 2002, en dépit d'une légère baisse des chargements ferroviaires.

ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2002

En raison d'une récolte céréalière en 2002 nettement inférieure aux niveaux antérieurs, les mouvements de grain des compagnies de chemin de fer canadiennes ont chuté d'environ 24 % par rapport à 2001.

Le premier rapport du Surveillant du grain a été rendu public en juin 2002. Il en ressort que d'importantes réductions se sont produites en ce qui a trait au temps de rotation des wagons de chemin de fer et que la rationalisation du réseau de silos s'est poursuivie à un rythme rapide.

Le niveau global de trafic a reculé de près de 2 % en 2002. Les activités de rationalisation et les changements dans la structure de l'industrie ont à nouveau été minimes.

Compte tenu de l'intérêt que suscite la sûreté des frontières, les douanes américaines ont proposé l'installation de machines à rayons X à chaque grand poste frontalier ferroviaire. Les transporteurs ferroviaires se sont dits préoccupés par les retards qui risquent d'en résulter aux frontières et les difficultés d'ordre opérationnel.

INFRASTRUCTURE

La structure du réseau ferroviaire canadien n'a que très peu changée en 2002. Au total, 290 km de voies ferrées ont été abandonnées durant l'année : une ligne du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) en Alberta, un tronçon de ligne en Ontario appartenant conjointement au Canadien National (CN) et au CFCP, et un tronçon de ligne en Saskatchewan appartenant à une compagnie d'intérêt local. Très peu de cessions sont survenues : la seule a été l'acquisition par NB Inc. des actifs ferroviaires de Devco après sa dissolution. Dans l'ensemble, la longueur du réseau ferroviaire canadien a diminué de 0,6 %, pour passer de 49 711 km à 49 427 km. Cette baisse est légèrement supérieure à celle qui avait été enregistrée les deux années précédentes, mais l'absence relative de changement structurel du réseau contraste vivement avec le niveau d'activité enregistré à la fin des années 1990.

Le tableau 6-1 illustre la répartition des voies des principaux transporteurs et groupes de transporteurs en 2002.

Comme on a pu le lire dans les rapports annuels précédents, on a assisté au cours de la deuxième moitié des années 1990 à l'explosion du nombre et des activités des compagnies d'intérêt local au Canada. Après des

TABLEAU 6-1 : LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AU CANADA, 2002

	2002 Routes-km en exploitation directe/louées	*2001 Routes-km* en exploitation directe/louées*	*% du total (2002)*	*Changement en % par rapport à l'année précédente*
CN	18 886	19 098	38,2	-1,1
CFCP	13 817	13 973	28,0	-1,1
Compagnies régionaleset d'intérêt local	15 875	15 795	32,1	0,5
Toutes les autres**	844	844	1,7	0,0
Total	**49 422**	**49 711**		**-0,6**

* Les routes-km en 2001 ont été légèrement révisées pour refléter des correctifs aux données.

** Compagnies de chemin de fer terminales et de manœuvre, filiales canadiennes des compagnies de chemin de fer américaines et transporteurs ferroviaires voyageurs.

Note : Par définition, les routes-km n'englobent pas les voies parallèles, les embranchements, les voies d'évitement et les voies des cours de triage.

Source : Transports Canada

débuts plutôt modestes à la fin des années 1980, le nombre de compagnies d'intérêt local créées au Canada a augmenté lentement durant la première moitié des années 1990, puis a fait un bond vertigineux après l'adoption de la *Loi sur les transports au Canada* en 1996. Avant 1996, 11 nouvelles compagnies d'intérêt local avaient été créées, alors qu'entre 1996 et 2000, on a assisté à la création de 37 de ces compagnies. Depuis lors, cependant, seulement quelques compagnies d'intérêt local ont fait surface, ce qui incite à croire que le secteur a atteint un plateau. Il ne fait aucun doute que d'autres cessions se produiront à l'avenir, mais il est peu probable que l'on retrouve le même rythme de création qu'à la fin des années 1990.

Entre 1990 et 2002, près de 9 400 km de voies ferrées ont été abandonnés. La majorité des voies abandonnées se répartissent plus ou moins équitablement entre le CN et le CFCP. Dans l'ensemble, près de 60 % de tous les abandons durant cette période sont survenus en Ontario, en Saskatchewan et en Alberta. Environ 11 400 km de voies ont été cédés durant la même période, essentiellement par le CN et le CFCP au profit de nouvelles compagnies d'intérêt local. Quelques voies ont été cédées entre d'autres transporteurs. Du nombre total de voies cédées, près de 30 % l'ont été par le CFCP et 66 %, par le CN.

Le tableau 6-2 illustre les activités de rationalisation dans le secteur ferroviaire en 2002, de même qu'entre 1990 et 2002.

TABLEAU 6-2 : RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE AU CANADA, 2002

		2002 Rationalisation	*1990 – 2002 Rationalisation*
Abandons	CFCP*	156	4 255
	CN	134	4 353
	Autres	35	839
	Total	**290**	**9 447**
Cessions	CFCP		3 377
	CN	74	7 522
	Autres	40	467
	Total	**114**	**11 366**
Total	CFCP	156	7 631
	CN	208	11 875
	Autres	75	1 307
	Total	**439**	**20 813**

* Les lignes du CFCP pour CASO n'ont pas été incluses afin d'éviter de les compter deux fois.

Source : Transports Canada

Les 20 813 km de voies rationalisées depuis 1990 ont abouti à des changements en profondeur dans la structure de l'industrie ferroviaire du Canada. Le CN et le CFCP demeurent les transporteurs dominants (qui rendent toujours compte de 85 % de l'activité et des recettes du secteur) et exploitent près des deux tiers du réseau ferroviaire intérieur total, alors qu'il y a une dizaine d'années, ils en exploitaient 90 %. Le CN s'est porté acquéreur de Wisconsin Central en 2001 et, ce faisant, a également hérité de la compagnie Algoma Central Railway, qui appartenait jusque-là à Wisconsin Central. Le CN est par ailleurs le soumissionnaire le plus offrant pour la compagnie Ontario Northland Railway de compétence provinciale.

Plusieurs opérations qui devaient se conclure à la fin de 2002 ont été repoussées jusqu'au début janvier 2003. Les propriétés de Devco dont NB Inc. s'est portée acquéreur devaient être cédées à une filiale de la Société des chemins de fer du Québec, laquelle exploite de nombreuses voies ferrées d'intérêt local dans l'Est du Canada. Cette transaction a été bouclée au début de 2003, comme la cession des actifs et des opérations des sociétés Canadian American (CDAC), Quebec Southern (QSR) et Bangor & Aroostock (BAR) à la compagnie Montreal, Maine & Atlantic Railway. La société mère des compagnies CDAC, QSR et BAR était Iron Road, société de portefeuille ayant son siège social aux États-Unis qui a déclaré faillite. La compagnie E&N, filiale de RailAmerica exploitant des services sur l'île de Vancouver, a perdu une part importante de son trafic au profit du camionnage en 2001 et a déclaré qu'elle cesserait toute activité au milieu de 2002. En bout de ligne, suite à des discussions entre l'exploitant, VIA Rail, le CFCP et des intérêts régionaux, la décision a été rendue de poursuivre les activités. Cette décision requiert une solution à long terme quant à l'avenir des services ferroviaires sur l'Île de Vancouver.

Le CN et le CFCP devraient poursuivre la rationalisation de leurs réseaux, et la rationalisation du réseau de deuxième rang (soit des voies achetées par des compagnies d'intérêt local ou d'autres exploitants au CN ou au CFCP) devrait se poursuivre elle aussi. Les transactions multiples concernant les propriétés qui appartenaient à l'origine à Devco illustrent ce phénomène.

Les tableaux A6-1 et A6-2 de l'addendum donnent plus de détails quant à la rationalisation du réseau ferroviaire en 2002 et au cours de la période 1990 à 2002.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

L'industrie canadienne du transport ferroviaire a radicalement changé dans les années 1990, étant donné que le nombre de compagnies a plus que doublé. En dépit de ces changements, le CN et le CFCP ont continué de générer la majeure partie des recettes de ce secteur. Les recettes globales de l'industrie du transport ferroviaire en 2001 se sont chiffrées à 8,1 milliards $, dont 89,2 % ont été générées par les transporteurs de

classe I, le CN, le CFCP et VIA Rail. Cela marque une légère baisse par rapport à la part de 91,2 % enregistrée en 1990. Toutefois, les recettes des transporteurs de classe I ont progressé au rythme annuel de 1,2 % entre 1990 et 2001. Cela contraste avec les compagnies de chemin de fer régionales (BC Rail, Algoma Central, Ontario Northland, Cartier Railway et le Chemin de fer QNS&L) qui ont vu leurs recettes reculer au rythme de 0,5 % par an. La croissance des compagnies d'intérêt local s'est accompagnée d'une importante augmentation des recettes de ce secteur, qui sont passées d'environ 95 millions $ en 1990 à près de 385 millions $ en 2001, soit un taux de croissance annuel de 13,5 %. Ce taux de croissance s'est traduit par une hausse relative de la part des recettes de l'industrie du transport ferroviaire revenant aux compagnies d'intérêt local, qui est passée de 1,4 % à 4,7 %.

Le tableau 6-3 compare les recettes dans l'industrie du transport ferroviaire en 2000 et en 2001.

TABLEAU 6-3 : RECETTES DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, 2000 ET 2001

(Millions de dollars)

	2000	*2001*
CN	3 880	3 917
CFCP	2 945	2 950
VIA Rail	387	399
Sous-total Classe I	**7 212**	**7 266**
Compagnies régionales*	519	495
Compagnies d'intérêt local*	369	384
Total	**8 101**	**8 145**

* Estimé pour plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

VIA Rail continue de dominer le secteur des services ferroviaires voyageurs interurbains, avec près de 95 % des recettes voyageurs totales. Le reste des services ferroviaires voyageurs interurbains est assuré par Algoma Central, Ontario Northland et le Chemin de fer QNS&L. Durant la deuxième moitié de 2002, BC Rail a cessé d'offrir des services voyageurs. La compagnie continuera d'assurer une navette à destination d'un certain nombre de collectivités qui dépendent entièrement du train. Amtrak, la compagnie américaine de services ferroviaires voyageurs, dessert Montréal, Vancouver et Toronto (cette dernière conjointement avec VIA Rail). Des services saisonniers sont assurés entre Vancouver et Calgary et Jasper par la Great Canadian Railtour Company Limited.

EMPLOI

Depuis de nombreuses années, l'emploi dans le secteur du transport ferroviaire affiche une nette tendance à la baisse, comme le montre le tableau A6-4 à l'addendum. Entre 1990 et 2001, l'emploi dans le secteur ferroviaire a reculé au rythme de 4,7 % par an, passant de plus de 67 000 à moins de 40 000 en 2001. Les transporteurs de classe I ont enregistré une baisse de l'emploi de 44 % au cours de cette période, soit une diminution de 5,2 % par an. Les transporteurs régionaux ont eux aussi enregistré une baisse de l'emploi, quoique cette baisse s'est produite à un rythme moins rapide (-3,7 %) et moins d'emplois étaient en cause (d'environ 5 600 en 1990, ils sont passés à 3 750 en 2001). En revanche, le secteur des compagnies d'intérêt local a enregistré une hausse de l'emploi de 260 %, soit un taux de croissance annuel de 12,4 %. En 2001, les compagnies d'intérêt local employaient près de 2 000 personnes. En marge de ces changements, il y a une évolution des parts relatives de chaque classe de transporteurs dans le secteur ferroviaire. C'est ainsi que les transporteurs de classe I qui concentraient environ 91 % de l'emploi dans le secteur ferroviaire en 1990 n'en représentent plus en 2001 que 85 %. L'emploi dans les compagnies régionales est demeuré relativement identique en termes relatifs, alors que l'emploi dans les compagnies d'intérêt local, qui représentait une part quasiment inexistante, représente aujourd'hui près de 5 % du total de l'emploi dans le secteur ferroviaire.

Le tableau 6-4 compare le niveau d'emploi dans l'industrie du transport ferroviaire en 2000 et en 2001.

TABLEAU 6-4: NIVEAU D'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, 2000 ET 2001

	2000	*2001*
Classe I	35 422	34 016
Compagnies régionales*	3 674	3 710
Compagnies d'intérêt local*	1 803	2 064
Total	**40 899**	**39 790**

* Estimé pour plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

ÉNERGIE

Les compagnies de chemin de fer de classe I (dont VIA Rail) ont consommé environ 1,76 milliard de litres de carburant en 1990 et 1,77 milliard de litres en 2001. Durant la même période, cependant, la production exprimée en tonnes-kilomètres payantes (TKP) a augmenté de 30 %, passant d'environ 225 milliards à près de 293 milliards de TKP. Les transporteurs de classe I ont donc nettement amélioré leur consommation de

carburant, même s'ils représentaient toujours 88,4 % de la consommation totale de carburant du secteur en 2001. Cette amélioration de la consommation d'énergie est attribuable dans une large mesure aux gros investissements engagés par le CN et le CFCP dans des programmes de remplacement des locomotives au cours de la deuxième moitié des années 1990, à des changements dans les méthodes d'exploitation et à une diminution des opérations sur les voies ferrées à faible densité, qui, pour la plupart, ont été cédées à d'autres exploitants.

Le tableau 6-5 compare la production dans le secteur ferroviaire en 2000 et en 2001.

TABLEAU 6-5 : PRODUCTION DU SECTEUR FERROVIAIRE EN TERMES DE MILLIONS DE TONNES-KILOMÈTRES PAYANTES, 2000 ET 2001

	2000	*2001*
Classe I	291 678,5	292 916,6
Compagnies régionales*	23 273,4	20 847,5
Compagnies d'intérêt local*	8 638,3	8 719,8
Total	**323 590,2**	**322 483,9**

* Estimé pour plusieurs transporteurs

Source : Transports Canada, Statistique Canada

Le tableau 6-6 compare la consommation de carburant dans le secteur ferroviaire en 2000 et en 2001.

TABLEAU 6-6 : CONSOMMATION DE CARBURANT DU SECTEUR FERROVIAIRE, 2000 ET 2001

(Millions of litres)

	2000	*2001*
Classe I	1 762	1 772
Compagnies régionales*	145	144
Compagnies d'intérêt local*	87	89
Total	**1 993**	**2 005**

* Estimé pour plusieurs transporteurs

Source : Transports Canada, Statistique Canada

La consommation de carburant et la production des compagnies régionales sont demeurées relativement stables ces dernières années. La consommation de carburant des compagnies régionales était supérieure à celle des compagnies de classe I jusqu'à récemment, mais ce niveau de rendement des compagnies régionales est attribuable dans une large mesure à l'extraordinaire efficacité du Chemin de fer QNS&L, qui, compte tenu de la nature de ses opérations, a enregistré des économies de carburant qui représentent près du double de la norme dans l'industrie.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

La production globale des compagnies de chemin de fer du Canada augmente depuis 1998, et a continué d'augmenter légèrement entre 2000 et 2001 grâce à la hausse de 1,1 % du CN, qui a enregistré 168,1 milliards de tonnes-kilomètres. La production du CFCP est restée identique à ce qu'elle était en 2000, à 1 ,8 milliards de tonnes-kilomètres. Les transporteurs de classe II ont déclaré une production globale de 28,4 milliards de tonnes-kilomètres, soit une baisse de près de 4 % par rapport à 2000. Il s'agit de la première baisse de production des transporteurs de classe II depuis 1998, laquelle est essentiellement attribuable à la diminution du transport de minerai de fer en 2001.

Depuis 1996, les tonnes de trafic transbordées au CN et au CFCP par les transporteurs de classe II ont augmenté. Entre 2000 et 2001, cependant, ces mouvements ont reculé de 3,6 %, passant de 19 à 18,3 millions de tonnes, principalement en raison d'une diminution du trafic du charbon assuré par BC Rail. Les transbordements de marchandises aux transporteurs de classe II par le CN et le CFCP sont demeurés constants, à 11,2 millions de tonnes en 2001, mettant fin à la tendance à la hausse enregistrée depuis 1996. Le trafic assuré par un transporteur de classe II, puis transbordé au CN ou au CFCP et ensuite à un autre transporteur de classe II pour être acheminé jusqu'à destination, s'est chiffré à 1,45 million de tonnes en 2001. Ce dernier trafic, qui présuppose un transbordement avec le CN ou le CFCP, comporte un élément de transbordement et de réception, et serait comptabilisé deux fois s'il devait être inclus dans le trafic transbordé ou reçu. Le tableau A6-7 à l'addendum montre la tendance du trafic transbordé et reçu depuis 1996, tandis que le tableau A6-8 montre le tonnage depuis 1990 par les différents éléments du système de transport ferroviaire.

Selon les données relatives à trois trimestres de 2002, la production du CN devrait rester proche de 168 milliards de tonnes-kilomètres et celle du CFCP, reculer légèrement à 121 milliards de tonnes-kilomètres. La production des transporteurs de classe II a été estimée avoir diminué en deçà de 20 millions de tonnes-kilomètres.

TRAFIC FERROVIAIRE MARCHANDISES – PRODUITS

Tel que montré au tableau A6-9 à l'addendum, les chargements ferroviaires annuels ont reculé en 2002 à 261 millions de tonnes (ce qui exclut les produits reçus des lieux de correspondance aux États-Unis). Les

volumes dans l'Ouest du Canada ont reculé de 4 % à un peu moins de 140 millions de tonnes, alors que, dans l'Est du Canada, ils ont augmenté de 4 %, à près de 122 millions de tonnes. Les principaux produits chargés dans l'Ouest du Canada ont été le charbon, les produits forestiers, les produits fertilisants et le grain, tandis que, dans l'Est, les produits qui ont dominé étaient le minerai de fer, d'autres minerais et produits miniers, les produits forestiers et les expéditions intermodales.

Grain

Les expéditions de grain ont diminué en 1998 et 1999 jusqu'à un plancher de 26,5 millions de tonnes, avant de remonter à un peu plus de 30 millions de tonnes en 2000 et en 2001. En 2002, elles ont à nouveau diminué de 24 % pour passer à 23 millions de tonnes. Les expéditions ont reculé de 28 % à 22 millions de tonnes. Les expéditions dans l'Ouest ont chuté de 25 % et de 14 % dans l'Est.

Charbon et coke

Depuis la hausse importante des expéditions de charbon et de coke en 1999, ce groupe de produits a accusé une baisse, chutant de 11 % en 2002 pour passer à un peu moins de 37 millions de tonnes. Il s'agit du plus faible volume déclaré depuis 1993.

Produits forestiers

Après avoir accusé une baisse en 1998 qui les a ramenés à un peu plus de 16 millions de tonnes, les chargements de produits forestiers non transformés sont demeurés constants jusqu'en 2002 lorsque le volume de produits forestiers transformés a augmenté de 16 % pour atteindre 19 millions de tonnes. Par contre, le volume de produits forestiers transformés a augmenté chaque année, atteignant 26 millions de tonnes en 2002. Le résultat net est un volume relativement stable de produits forestiers, qui a oscillé autour de 40 millions de tonnes jusqu'en 2002 alors que ce volume atteignait 45 millions de tonnes.

Minerais et produits miniers

Suite à une baisse importante en 2001, les expéditions de minerai de fer ont augmenté de 4 % pour passer à 30 millions de tonnes en 2002. Les autres minerais et produits miniers ont poursuivi leur mouvement à la hausse (1 %) pour atteindre 25,4 millions de tonnes en 2002.

Produits fertilisants

Les expéditions de produits fertilisants ont baissé en 2001 pour connaître leur plus bas niveau depuis 1994, 24,5 millions de tonnes, mais elles ont augmenté de près de 7 % pour atteindre 26,1 millions de tonnes en 2002. Les chargements de potasse, de soufre et de roche phosphatée ont tous augmenté par rapport à 2001.

Produits industriels

Les produits chimiques, qui sont les plus importants produits de ce groupe, ont augmenté de 5,3 % pour atteindre 15 millions de tonnes. Les expéditions de métaux ont augmenté de près de 10 % pour se chiffrer à 10,6 millions de tonnes en 2002, alors que les produits automobiles connaissaient une hausse de 19 % avec un peu moins de 6 millions de tonnes. Les produits pétroliers raffinés ont reculé de 6 % à 11,3 millions de tonnes, mettant un terme à la hausse enregistrée depuis 1997.

Transport intermodal

Entre 1996 et 2001, les expéditions intermodales du CN et du CFCP ont augmenté de 6,7 millions de tonnes, soit un taux de croissance annuel moyen de 6,5 %. Le trafic intermodal nord-américain a fait preuve d'un grand dynamisme en augmentant de 8 % par an au cours des cinq années tel que montré à la figure A6-1 de l'addendum. La figure A6-2 de l'addendum rapporte les volumes ayant leurs points d'origine et de destination au Canada comme ayant affiché un taux de croissance annuel encore supérieur de 11 %. On a constaté une nette différence dans le taux de croissance entre les exportations et les importations intermodales par chemin de fer à destination/en provenance des pays d'outre-mer : les exportations ont augmenté au taux annuel moyen de 1,7 %, contre 7,7 % par an pour les importations.

Par rapport à la tendance antérieure, la croissance des volumes intermodaux ferroviaires a été nettement inférieure entre 2000 et 2001 (2,5 %). Cela est toutefois principalement attribuable à l'absence de croissance des volumes d'importation et d'exportation. Les volumes nord-américains sont demeurés forts, augmentant de 8,4 % et représentant 46 % du total des volumes intermodaux ferroviaires comme en témoigne la figure A6-3 de l'addendum. Les volumes dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada ont augmenté de 9,3 % durant l'année, représentant 33 % de la part totale du marché.

Tel que l'indique la figure A6-4 de l'addendum, les conteneurs sur wagon plat (CSWP) ont continué d'accroître leur part du marché, représentant plus de 92 % du total des volumes intermodaux en 2001. Cela marque une hausse considérable par rapport à 1996, lorsque les CSWP ne représentaient que 77 % du total du trafic intermodal. Cette augmentation de la part des CSWP s'est faite aux dépens des volumes transportés par remorque sur wagon plat, qui ont diminué proportionnellement.

Trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis

Le tableau A6-10 de l'addendum montre la légère augmentation du volume des exportations ferroviaires, qui est passé à 65,2 millions de tonnes en 2002 et a poursuivi ainsi le mouvement à la hausse amorcé en 1996. Les produits forestiers ont constitué la plus forte part des exportations, passant à 24,8 millions de tonnes. Parmi les autres grands produits exportés, mentionnons les produits chimiques et les produits fertilisants, qui ont représenté 17,8 millions de tonnes, ou 27 % du volume total des exportations en 2002. Le plus gros changement a concerné le grain, qui a chuté à 3,9 millions de tonnes (une baisse de 24 %), mettant les exportations de métaux au troisième rang des produits les plus importants, à 4,2 millions de tonnes.

Après avoir pratiquement triplé en 2000 et augmenté à nouveau en 2001, les exportations de charbon ont légèrement diminué pour se chiffrer à 1,4 million de tonnes en 2002, 2 % du volume total exporté. Les exportations de minerai de fer ont fait un autre bond important, triplant pratiquement pour atteindre 405 000 tonnes en 2002. Ce changement cependant est contraire à l'ensemble des exportations de minerai de fer qui sont transportées surtout par bateaux.

Le tableau A6-11 de l'addendum montre la valeur des exportations et des importations par produits depuis 1996. Les produits automobiles se classent constamment au haut de la liste. En 2002, ces produits représentaient 55 % de cette valeur totale. Suivi des produits forestiers à 20 %. À l'instar du volume, la valeur des exportations a quelque peu augmenté, pour passer à 75,6 milliards $.

L'Ontario est resté la province qui a le plus contribué au volume et à la valeur des exportations ferroviaires, puisque 27,4 % du volume des exportations (17,9 millions de tonnes) et 67,9 % de leur valeur (51,4 milliards $) sont provenus de cette province en 2002.

La Colombie-Britannique et la Saskatchewan ont été les deux autres provinces qui ont contribué de façon importante au volume des exportations, pour une part confondue de 22,8 millions de tonnes, ou 35 % du total des exportations. Le Québec et la Colombie-Britannique se sont classés derrière l'Ontario avec une part confondue de 19,1 % des exportations, pour une valeur de 14,4 milliards $. Cette information est rapportée aux tableaux A6-12 et A6-13 qui montrent le volume exporté et la valeur de ces exportations par province d'origine.

Le volume des importations ferroviaires a augmenté encore plus fortement que celui des exportations depuis 1996, mais, en 2002, il a chuté à 19,6 millions de tonnes. Parmi les principaux produits transportés, mentionnons les produits chimiques, le grain et d'autres produits agricoles et alimentaires. Ensemble, ces produits ont représenté 63 % du volume total des importations.

Même si la hausse n'a pas été aussi importante que l'année d'avant, les importations de grain ont augmenté de 30 % en 2002, passant à 2,4 millions de tonnes.

Les produits automobiles et chimiques sont restés les principaux produits sur le plan de la valeur, représentant respectivement 56 % et 21 % du total des importations, ou une valeur confondue de 16,5 milliards $.

Comme l'indique le tableau A6-14 de l'addendum, l'Ontario a dédouané 47 % des importations, soit 9,3 millions de tonnes au total. Le Québec et la Colombie-Britannique ont dédouané ensemble 4,8 millions de tonnes. Sur le plan de la valeur, l'Ontario a à nouveau été la province dominante, avec 15,2 milliards $, soit une hausse de 15 % par rapport à 2001 montrée au tableau A6-15 de l'addendum.

Plus de détails sur les exportations et les importations sont disponibles aux tableaux A6-16 à A6-19. Ces tableaux montrent les principaux produits selon les provinces d'origine et de dédouanement mentionnées ci-dessus.

Postes frontaliers

Comme il peut être observé au tableau A6-20 de l'addendum, Fort Frances et Sarnia, tous les deux en Ontario, ont été les principaux postes frontaliers des exportations, représentant respectivement 22 % (14,3 millions de tonnes) et 17 % (11,0 millions de tonnes) du volume en 2002. Les produits forestiers, les produits fertilisants et les produits chimiques ont été les principaux produits exportés par ces postes frontaliers.

Comme l'indique le tableau A6-21 de l'addendum, Sarnia, Windsor et Fort Erie sont les principaux postes frontaliers en termes de la valeur des exportations, avec 75 % de cette dernière, une situation s'expliquant avant tout par les produits automobiles. Parmi les autres produits exportés à ces postes, mentionnons les métaux et les produits forestiers.

Sarnia a également été le principal poste frontalier sur le plan du volume des importations, représentant 15 % du volume en 2002 (2,9 millions de tonnes), le tout montré au tableau A6-22 de l'addendum. Parmi les principaux produits importés par Sarnia, il faut citer les produits chimiques, les produits agricoles et alimentaires et le grain.

Les importations ferroviaires dédouanées à Calgary ont augmenté en 2002 en raison de l'augmentation des expéditions de maïs vers les États-Unis ainsi que d'une légère hausse des importations de fer et d'acier. Un changement de poste de dédouanement de Huntingdon à Vancouver pour la pierre de chaux s'est traduit par une baisse et une augmentation significative de tonnage à ces deux endroits. Parmi les autres endroits importants comme poste de dédouanement, on retrouve Toronto, Sault Sainte Marie et Montréal. De loin, Windsor a été le premier poste frontalier selon la valeur des importations, puisque c'est par Windsor que transite la majeure partie des produits automobiles. Un peu plus de 16 % de la valeur des importations vers le Canada est entrée par ce poste (3,5 milliards $), comme le montre le tableau A6-23 de l'addendum.

COMMERCE AVEC L'ÉTRANGER

Les compagnies de chemin de fer de classe I ont transporté au total 91 millions de tonnes de marchandises à destination et en provenance des ports canadiens en 2001, soit une baisse de 5,3 % par rapport à 2000. Le trafic en transit à destination et en provenance des États-Unis a reculé de 6 % en 2001 à 3,9 millions de tonnes. Le tableau A6-24 de l'addendum montre les exportations et les importations ferroviaires-maritimes depuis 1996.

Pour ce qui est des exportations ferroviaires-maritimes, la Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan ont continué d'être les principaux protagonistes en 2001, avec 69,3 millions de tonnes confondues, alors que l'Alberta et la Saskatchewan ont vu chuter le volume de leurs exportations. Le tableau A6-25 de l'addendum montre les exportations ferroviaires-maritimes depuis 1996 pour toutes les provinces d'origine et pour les États-Unis.

Le trafic du charbon est resté stable à légèrement plus de 31 millions de tonnes en 2001, alors que les exportations ferroviaires-maritimes de grain ont diminué de 6,5 % pour se chiffrer à un peu moins de 20 millions de tonnes. Parmi les autres principaux produits, il faut mentionner les produits agricoles et alimentaires et les produits fertilisants, qui ont aussi connu une baisse en 2001. Le tableau A6-26 de l'addendum rapporte les exportations ferroviares-maritimes par produits depuis 1996.

Les importations ferroviaires-maritimes des transporteurs de classe I ont légèrement baissé en 2001 à 7,7 millions de tonnes, mais la portion du trafic intermodal a continué d'augmenter pour représenter 90 % du total des importations.

L'Ontario et le Québec sont demeurés les deux principales provinces de destination des importations ferroviaires-maritimes, totalisant 4,6 millions de tonnes en 2001 (59 % du total). Le volume des biens destinés à l'Alberta a continué de baisser, de 21 %, à 0,5 million de tonnes en 2001. Le tableau A6-27 de l'addendum montre les importations ferroviaires-maritimes depuis 1996 pour toutes les provinces de destination et les États-Unis.

Les produits fertilisants ont poursuivi leur fléchissement pour atteindre 96 000 tonnes en 2001, alors que les produits pétroliers ont affiché une hausse spectaculaire, passant de 3 000 tonnes en 2000 à 17 000 tonnes en 2001. Le tableau A6-28 de l'addendum montre les importations ferroviaires-maritimes par produits depuis 1996.

TRAFIC DES VOYAGEURS

Comme en témoigne le tableau A6-29 de l'addendum, le nombre total de voyageurs transportés et de voyageurs-kilomètres sur les liaisons ferroviaires interurbaines a augmenté de 1,4 % entre 2000 et 2001. Le nombre de voyageurs de VIA Rail a augmenté de 1,8 % pour atteindre 3,9 millions, tandis que les voyageurs-kilomètres ont augmenté de 1,9 % pour atteindre 1,5 milliard. Les transporteurs de classe II qui assurent des services interurbains dont il est question au tableau A6-29, englobent Algoma Central, BC Rail, Ontario Northland et le Chemin de fer QNS&L. Contrairement à VIA Rail, ces transporteurs ont enregistré un repli de 2,2 %, à 0,35 million de voyageurs, et une diminution de 5,8 % du nombre de voyageurs-kilomètres, qui est passé à 88 millions. Ces chiffres devraient à nouveau baisser en 2002, en raison de la décision prise par BC Rail d'abandonner ces services sur bon nombre de ses routes voyageurs.

Great Canadian Rail tours offre un service saisonnier de transport ferroviare de voyageurs entre Vancouver, Calgary et Jasper. De plus, la société américaine de transport ferroviaire de voyageur, Amtrak, fournit des services vers Toronto, Montréal et Vancouver en collaboration avec VIA Rail.

Le trafic des trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver a augmenté de 7 % pour atteindre 50 millions de passagers en 2002. Ce changement reflète l'augmentation de l'achalandage à Toronto de GO Transit

et à Montréal de l'Agence métropolitaine de transport. À nouveau GO Transit a représenté à lui seul 70 % du trafic des trains de banlieue. Le tableau A6-30 donne le trafic des trains de banlieue depuis 1994 pour ces trois villes.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

TRANSPORTEURS FERROVIAIRES MARCHANDISES DE CLASSE I

De 1996 à 2001, les recettes d'exploitation du CN et du CFCP au Canada ont progressé en moyenne de 2,2 % par an. Près de 60 % de l'augmentation des recettes de ces compagnies de chemin de fer ont été générés par les services intermodaux qui, en 1996, généraient environ le cinquième de l'ensemble de leurs recettes marchandises. L'augmentation des recettes des compagnies de chemin de fer s'est faite en dépit d'une baisse constante des tarifs marchandises, qui s'est chiffrée à 0,8 % par an depuis 1996. Par groupements de produits, les tarifs marchandises des produits minéraux en vrac ont affiché les plus fortes baisses, 3,6 % par an. Depuis 1998, la baisse des tarifs ferroviaires marchandises des produits agricoles s'est classée tout juste derrière celle des produits minéraux en vrac.

La baisse des tarifs ferroviaires marchandises a pu se faire grâce aux solides gains de productivité de l'industrie, qui se sont chiffrés en moyenne à 4,3 % par an depuis 1996. En 2001, la productivité a augmenté de 2,3 %, après deux années de croissance sans parallèle entre 1998 et 2000 (18 %). Grâce à ces gains de productivité, les compagnies de chemin de fer ont réussi à abaisser leurs coûts unitaires de près de 2,2 % par an entre 1996 et 2001.

Les gains de productivité ont également permis au CN et au CFCP d'améliorer leurs résultats financiers. Le bénéfice d'exploitation en 2001 a atteint 1,4 milliard de dollars, alors que le ratio d'exploitation a baissé pour la sixième année d'affilée. En 2002 (d'après les résultats des trois premiers trimestres), le ratio d'exploitation confondu des deux compagnies de chemin de fer a chuté en deçà de 75 %. Les résultats financiers des compagnies de chemin de fer régionales ont été stables, même si leur rendement financier a continué d'être inférieur au niveau nécessaire pour leur permettre de renouveler leurs actifs (voir le Tableau 6-7). Voir les tableaux A2-61 à A2-64 de l'addendum pour plus de détails.

TABLEAU 6-7 : INDICATEURS FINANCIERS DES COMPAGNIES FERROVIAIRES D'INTÉRÊT LOCAL*

	1999	*2000*	*2001*
Actifs fixes nets (millions de $)	349,7	481,1	505,6
Recettes d'exploitations (millions de $)	285,8	320,0	356,8
Dépenses d'exploitations (millions de $)	248,7	285,2	322,2
Revenu net (millions de $)	37,1	34,8	34,6
Rendement des actifs (%)	10,6	7,2	6,8
Coût du capital pour CFCP approuvé par OTC	10,9	11,8	11,4

Note : OTC : Office des transports du Canada.
* Transporteurs de classe II, à l'exception de Quebec North Shore railway, Ontario Northlands et BC Rail.

Source : Transports Canada, à partir de données de Statistique Canada et l'Office des transports du Canada (OTC).

VIA RAIL

Depuis 1996, les recettes d'exploitation de VIA Rail ont progressé de 7,1 % par an. Cette croissance est le fruit d'une combinaison d'une hausse des prix de 5,1 % et d'une augmentation de la production de 1,8 %. En 2002, les hausses des prix et du trafic ont été plus faibles, respectivement de 4,1 % et 2,4 %.

En 2000, les stratégies de couverture de VIA Rail ont limité à 16 % la hausse du prix du carburant. Alors que les prix du carburant ont augmenté de moins de 6 % pour les transporteurs ferroviaires de marchandises en 2001, pour VIA Rail, ils ont augmenté de 24 %. La productivité globale de VIA Rail a reculé de 1,0 %, la productivité des capitaux affichant la baisse la plus importante, ce qui s'explique par la première phase de son programme d'expansion des capitaux. Les coûts unitaires totaux ont augmenté de 2,2 %. Depuis 1996, les gains annuels de productivité de VIA Rail ont été en moyenne de 1,5 %, alors que les coûts unitaires ont diminué annuellement de 0,7 %.

VIA Rail a recouvré 47 % de ses coûts en 2001, contre 23 % en 1991; plus de la moitié de cette amélioration est le fruit d'une baisse des coûts.

Pour d'autres précisions sur les prix, la productivité et les résultats financiers du secteur ferroviaire, voir les tableaux A2-61 à A2-64 de l'addendum.

TRANSPORT ROUTIER 7

Le ralentissement de l'économie des États-Unis a eu des répercussions sur les entreprises de camionnage canadiennes. Le nombre d'usagers des transports en commun a diminué en 2001, alors que la part des camions légers et des fourgonnettes dans le parc des véhicules légers a poursuivi son ascension.

ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2002

RÉGLEMENTATION

POIDS ET DIMENSIONS DES VÉHICULES

Au début de 2002, les provinces de l'Atlantique ont adopté un nouveau règlement sur les poids et dimensions des véhicules qui fixe des limites communes aux poids et aux dimensions de tous les véhicules neufs à compter des modèles 2003. D'autres modifications seront adoptées durant une période de transition qui se prolongera jusqu'en décembre 2009 pour permettre aux entreprises de camionnage de retirer progressivement l'équipement non conforme. Également dans le Canada atlantique, on a entrepris des consultations publiques sur l'harmonisation des normes pour le déplacement des véhicules et des charges ayant un poids et des dimensions excédentaires en vertu d'un permis spécial.

L'Ontario a poursuivi son initiative de réforme politique au sujet des poids et dimensions des véhicules en se concentrant sur l'utilisation d'essieux à hauteur variable sur les semi-remorques à vidage par l'arrière et d'essieux à hauteur variable sur les semi-remorques à essieux multiples et sur les trains routiers.

Les ministres responsables des transports dans les quatre provinces de l'Ouest ont avalisé deux protocoles d'entente, dont l'un a pour objectif d'uniformiser les conditions qui s'appliquent aux permis spéciaux de mouvement des charges indivisibles affichant un excédent de poids et (ou) de dimensions, et l'autre d'harmoniser les conditions spéciales de délivrance des permis pour les mouvements surdimensionnés de bottes de foin dans la région.

RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ

La Nouvelle-Écosse a publié un règlement pour assujettir les fourgonnettes commerciales et les petits autobus à un régime de sécurité reposant sur le Code canadien de sécurité des transporteurs routiers. Le seuil normal des normes du Code canadien de sécurité s'applique aux véhicules qui transportent au moins dix passagers, conducteur compris. Le règlement de la Nouvelle-Écosse prévoit entre autres choses l'inspection régulière des véhicules et il assujettit les conducteurs au régime des heures de service des conducteurs commerciaux du Code canadien de sécurité. Ce règlement est entré en vigueur au début de 2003.

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SÉNAT

Après avoir analysé les problèmes qui se posent à l'industrie canadienne de l'autobus/autocar, le Comité permanent des transports et des communications du Sénat a déposé en décembre 2002 son rapport intitulé « Le transport par autocar au Canada ».

Dans son rapport, le Comité formule un certain nombre de recommandations :

- une inversion du fardeau de la preuve pour l'accès au marché sur une période de transition de cinq ans afin de démontrer qu'un nouveau service ne sert pas l'intérêt du public;
- un modeste programme de subventions (sur 5 ans) cofinancé avec les provinces, les municipalités et les entreprises locales pour offrir des services d'autobus dans les régions rurales en vue d'atténuer les préoccupations quant aux services qui pourraient être perdus sur les routes rurales et à faible densité à la suite de la libéralisation des critères d'entrée;

- une évaluation après cinq ans de la pertinence de poursuivre la libéralisation des contrôles d'entrée.

Le Comité a également formulé les recommandations suivantes : que le fédéral et les provinces examinent le Code canadien de sécurité pour y assujettir les petits autobus et les fourgonnettes utilisés commercialement; réévaluer les problèmes de l'accessibilité des autocars; établir une collaboration fédérale-provinciale pour analyser la façon dont le Canada peut tirer pleinement parti des avantages écologiques du transport par autocar; mettre en œuvre éventuellement à l'échelle fédérale les principales dispositions, même sans le consensus des différentes administrations et des intervenants.

INFRASTRUCTURE

Réseau routier

Le réseau routier du Canada s'étend sur plus de 1,4 million de kilomètres (selon l'équivalent deux voies). Le réseau comprend 110 000 km d'autoroutes et de routes principales, 115 000 km de routes secondaires et d'autres artères routières, et plus de 1,2 million de kilomètres de rues urbaines et de chemins ruraux. Pour une ventilation du réseau routier du Canada par province, nous vous invitons à consulter le tableau A7-1 de l'addendum.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Industrie du camionnage

L'industrie du camionnage englobe les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les propriétaires-exploitants, les services de camionnage privés et les services de messageries. Ce secteur a généré des recettes estimées à 52,5 milliards $ en 2001.

Les **entreprises de camionnage pour compte d'autrui** offrent des services en charges complètes (CC) ou en charges partielles (CP) contre rémunération, ou les deux types de services. Les services de camionnage pour compte d'autrui peuvent être subdivisés selon les types de marchandises transportées, comme les marchandises diverses, les biens ménagers, les liquides et les solides en vrac, les produits forestiers et autres services spécialisés. À elles seules, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui représentent plus de 40 % du produit intérieur brut de l'ensemble du secteur des transports. On recensait environ 9 700 entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada en 2001.

Selon le nombre total de véhicules dans leur parc (tracteurs/remorques), les dix premières entreprises de camionnage pour compte d'autrui[1] au Canada sont Trimac Transportation Services (Calgary, Alberta, 7 052 véhicules), TransForce (Montréal, Québec, 6 825 véhicules), Vitran Corporation (Toronto, Ontario, 5 820 véhicules), SLH Transport (Kingston, Ontario, 4 295 véhicules), TransX (Winnipeg, Manitoba, 4 206 véhicules), Robert Transport/ Groupe Robert (Boucherville, Québec, 4 010 véhicules), Paul's Hauling Group (Winnipeg, Manitoba, 3 756 véhicules), Mullen Transportation Inc. (Aldersyde, Alberta, 3 701 véhicules), Day & Ross Transportation Group (Hartland, Nouveau-Brunswick, 3 384 véhicules) et Clarke Inc. (Toronto, Ontario, 3 150 véhicules).

Un certain nombre d'alliances stratégiques, de fusions et d'acquisitions de transporteurs routiers ont eu lieu en 2002. C'est ainsi que Mullen Transportation s'est portée acquéreur de Temor Oil Services (1974), le plus gros transporteur de pétrole brut et fournisseur de services de transport de liquide pour l'industrie du brut dans la région de Lloydminster (Alberta). TransForce s'est portée acquéreur de plusieurs transporteurs : Canpar Transport, entreprise de livraison non accélérée de colis ayant son siège à Mississauga; Japiro Transport, un petit transporteur de CP et de CC du Québec; la division de logistique et de courtage de marchandises de Tri-Line Expressways Ltd. à Mississauga; Retex Transport, transporteur spécialisé dans les explosifs, les produits pétroliers et le propane ayant son siège à Québec. Contrans s'est portée acquéreur des actifs de camionnage de la société Tri-Line Expressways Ltd., qui est la division de camions à plate-forme et de marchandises diverses de TCT Logistics, qui a été mise sous séquestre en janvier 2002.

Les **propriétaires-exploitants** sont de petits exploitants indépendants qui possèdent ou qui louent leurs propres camions et remorques ou d'autre équipement à un transporteur. Les propriétaires-exploitants peuvent travailler directement pour un expéditeur, ou pour un transporteur privé ou un transporteur pour compte d'autrui, ou les deux. Ils offrent aux entreprises de camionnage une flexibilité d'exploitation accrue qui leur permet d'élargir ou, au contraire, de comprimer leur capacité selon l'évolution de la demande. On dénombrait en 2001 au Canada environ 36 000 propriétaires-exploitants.

1 Source : Today's Trucking, mars 2002.

Les **services de messageries** englobent les exploitants pour compte d'autrui qui livrent des envois le lendemain ou plus tard ou le même jour. En 2001, les services de messageries ont généré des recettes estimatives totales de 5 milliards $ moyennant un volume moyen de 2,1 millions de colis par jour. On recense environ 17 200 petites entreprises de messageries qui génèrent des recettes inférieures à 1 million $ par an. Ces petites entreprises représentent 97 % du nombre total de compagnies de messageries, alors qu'elles ne rendent compte que de 14 % des recettes totales des services de messageries.

Les faillites déclarées dans l'industrie du camionnage une année donnée concernent en général les transporteurs pour compte d'autrui. Pour connaître le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage entre 1990 et 2002, ventilé par région, voir le tableau A7-2 de l'addendum. En 2002, il y a eu 799 faillites dans le secteur du camionnage, soit 14 % de moins qu'en 2001. Il s'agit de la première baisse enregistrée en quatre ans. La baisse la plus significative du nombre déclaré de faillites dans l'industrie du camionnage a eu lieu en Ontario (de 329 à 229) et au Québec (de 159 à 131). Les provinces de l'Atlantique ont enregistré un moins grand nombre de faillites en 2002 qu'en 2001. Les provinces des Prairies et la Colombie-Britannique (ce qui comprend les territoires) ont enregistré une légère hausse.

Les **services de camionnage privés** sont des services de transport offerts par une entreprise qui transporte ses propres marchandises mais qui, de temps à autre, peut transporter les biens d'autrui moyennant rémunération. La plupart des entreprises qui sont propriétaires de leurs camions pour assurer le transport de leurs propres produits n'enregistrent normalement pas de recettes au titre de cette activité. L'estimation de 24,4 milliards $ au titre des services de camionnage privés doit donc être interprétée comme représentant les charges d'exploitation des camions de ces entreprises. Les services de camionnage privés dominent le transport urbain et local, mais leur part du marché diminue rapidement à mesure que les distances augmentent.

Les transporteurs de marchandises diverses ont généré 58 % de l'ensemble des recettes des grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 2001. La part des recettes des transporteurs de marchandises spécialisés augmente depuis quelques années. Le tableau 7-1 illustre les recettes des grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui par segment de marché entre 1999 et 2001.

Les recettes totales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui peuvent être ventilées selon la taille relative des transporteurs. La taille peut se mesurer selon quatre catégories de recettes annuelles : 25 millions $ ou plus, entre 12 et 25 millions $, entre 1 et 12 millions $, et moins de 1 million $. Comme l'illustre le tableau 7-2, en 2000 et 2001, cette ventilation a été relativement stable. Le tableau A7-3 à l'addendum illustre la taille relative des transporteurs entre 1991 et 2001.

Les ventes déclarées de camions de classe 8, qui servent au transport interurbain des marchandises pour compte d'autrui, ont connu des fluctuations annuelles, qui dépendent d'un certain nombre de facteurs, notamment de la rentabilité des transporteurs, de la demande de services de camionnage, de la vie utile des camions et de

TABLEAU 7-1 : RECETTES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LE SEGMENT DU MARCHÉ, 1999 – 2001

	Recettes (Millions de dollars)			*% du total*		
	1999	*2000*	*2001*	*1999*	*2000*	*2001*
Marchandises générales	10 675,9	12 092,3	12.761,8	63,0	62,1	60,8
Autres produits spécialisés	2 329,1	3 002,8	3.456,3	13,7	15,4	16,5
Liquides en vrac	1 152,2	1 640,2	1.654,5	6,8	8,4	7,9
Solides en vrac	1 365,1	1 138,8	1.470,8	8,1	5,8	7,0
Produits forestiers	888,6	889,4	1.030,2	5,2	4,6	4,9
Déménageurs	532,5	705,6	629,1	3,1	3,6	3,0
Total	**16 943,4**	**19 469,0**	**21.002,8**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Note : Entreprises de camionnage pour compte d'autrui avec un million de dollars et plus de recettes annuelles

Source : Statistique Canada, Supplément annuel (Q5) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

TABLEAU 7-2 : RÉPARTITION DES RECETTES TOTALES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LA TAILLE DU TRANSPORTEUR, 2000 – 2001

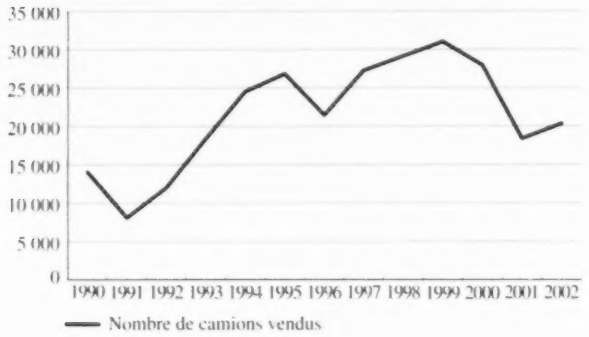
	Petits transporteurs (Moins de 1 M $)		*Transporteurs moyens (de 1 à 12 M $)*		*Gros transporteurs (de 12 à 25 M $)*		*Très gros transporteurs (Plus de 25 M $)*		*Total général*
Année	*Recettes (M $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M $)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M $)*
2000	2 634	11,9	8 246	37,3	4 660	21,1	6 562	29,7	22 103
2001	2 750	11,6	9 834	41,4	4 506	19,0	6 662	28,0	23 753

Note : Englobe les transporteurs pour compte d'autrui de marchandises dont le chiffre d'affaires annuel est égal ou supérieur à 30 000 $.

Source : Transports Canada, selon les publications suivantes de Statistique Canada : Supplément annuel (Q5) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises 1999 – 2000; les données de 2001 relatives aux petits transporteurs pour compte d'autrui ont été estimées

la politique ou du cycle de remplacement du parc des transporteurs. Comme en témoigne la figure 7-1, les ventes de camions de classe 8 en 2001 et 2002 reflètent dans une certaine mesure le ralentissement de l'économie des États-Unis et l'impact que cela a eu sur la demande de services transfrontaliers de camionnage.

FIGURE 7-1 : VENTES ANNUELLES DE CAMIONS DE CLASSE 8 AU CANADA, 1990-2002



Source : Association canadienne des constructeurs de véhicules

INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS/AUTOCAR

L'industrie canadienne de l'autobus/autocar comprend trois secteurs principaux : les transports en commun, le transport scolaire et les services interurbains/affrétés/excursions. Les services interurbains/affrétés/excursions englobent tous les services assurés par autobus/autocar qui ne transportent pas d'élèves ou qui ne sont pas des services de transport en commun ou de transport adapté. Habituellement, la principale caractéristique qui distingue les exploitants de services interurbains et de services affrétés des autres secteurs de l'industrie de l'autobus/autocar est l'utilisation d'autocars (par opposition à des autobus scolaires ou à des autobus de transport en commun). Les secteurs du transport scolaire et des services interurbains/affrétés/excursions sont interdépendants et le régime de propriété transcende les lignes sectorielles. Les transporteurs de tous les secteurs et de toutes les tailles offrent souvent un amalgame de services.

Exploitants de services interurbains réguliers – Ces transporteurs assurent essentiellement des services réguliers entre deux ou plusieurs zones urbaines. Ces services relient toutes les provinces et les territoires du Canada, à l'exception du Nunavut. Étant donné qu'il est propriétaire de Greyhound, Grey Goose, Voyageur Colonial, Penetang-Midland Coach Lines et quelques autres petites compagnies, Laidlaw est de loin le plus grand exploitant de services interurbains réguliers au Canada. Les autres grands exploitants comprennent Coach Canada, Orleans Express, SMT/Acadian Lines et Saskatchewan Transportation. Parmi les petits exploitants régionaux, il faut mentionner Ontario Northland, Les Autobus Maheux, Intercar et DRL. Pratiquement tous les exploitants de services interurbains réguliers offrent à tout le moins certains services affrétés.

Exploitants de services affrétés/excursions/navettes – Les services affrétés se caractérisent par la location à une personne ou à un groupe d'un autocar à bord duquel tous les passagers embarquent et débarquent au même endroit. Les exploitants d'excursions offrent essentiellement des services d'excursion sur des itinéraires fixes et vendent des sièges individuels. Les services de navette assurent principalement la desserte des aéroports et des gares ferroviaires. Parmi les gros exploitants de services affrétés/excursions, mentionnons Brewster Transportation & Tours, Charter Bus Lines of British Columbia, International Stage Lines Inc., Pacific Western Transportation Ltd. et Coach Canada. Un seul et même transporteur assure fréquemment des services affrétés et de navette, et il n'est pas rare que les transporteurs appartenant à ce groupe assurent également des services de transport scolaire.

Transport scolaire – Comme son nom l'indique, les exploitants de services de transport scolaire assurent le transport scolaire des élèves à destination et en provenance d'une école. La plupart des exploitants de services de transport scolaire assurent également certains services affrétés. Laidlaw est le plus important exploitant de services de transport scolaire au Canada.

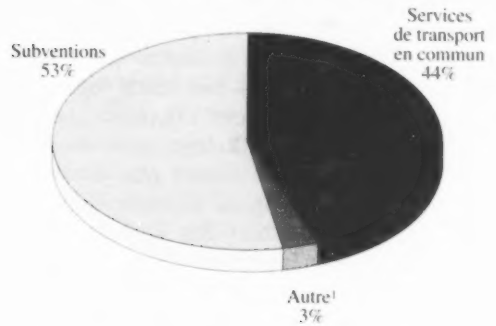
Services de transport en commun – Les principales villes du Canada offrent des services de transport en commun et, sur le plan des recettes, ces derniers représentent le plus important segment de l'industrie canadienne du transport par autobus/autocar. Les gouvernements municipaux et provinciaux subventionnent les services de transport en commun. Certaines commissions de transport en commun offrent aussi des services de transport scolaire et des services affrétés ainsi que des services aux voyageurs handicapés.

TRANSPORT PAR AUTOCAR

L'industrie canadienne du transport par autocar comprend approximativement 1 000 exploitants qui, collectivement, déplacent plus de 1,5 milliards de passagers chaque année. En 2000, l'industrie a généré plus de 6,2 milliards $ en recettes totales, y compris les subventions. En 2001, seule une vue partielle de l'industrie était possible, puisque les résultats de la nouvelle enquête sur le transport de passagers par autobus et par le transport en commun, introduite par Statistique Canada en 2002, n'étaient pas disponibles.

L'industrie du transport par autobus peut être analysée selon le type d'entreprises (i.e. selon le type principal d'activité de l'entreprise) et selon le type de services d'autobus offerts. Les services de transport en commun représentent le plus important secteur, avec 68 % des recettes totales de l'industrie du transport par autobus (en excluant les subventions). En 2001, les recettes des services de transport en commun ont totalisé 4,4 milliards $, soit une hausse de 3,3 % par rapport à 2000. Les subventions étaient la source principale de recettes, avec 53 % de toutes les recettes des services de transport en commun, comme le montre la figure 7-2.

FIGURE 7-2 : RECETTES TOTALES SELON LEUR SOURCE – SECTEUR DU TRANSPORT EN COMMUN, 2001



1 Autre comprend les services nolisés, le transport scolaire et tous les autres services de transport de passagers par autobus.

Source : Transports Canada, à partir de données de Statistique Canada et de l'Association canadienne des services de transport en commun

De 1995 à 2001, les exploitants des services de transport en commun ont vu leurs recettes d'exploitation croître au taux annuel moyen de 4,8 %, alors que leurs subventions ont augmenté au taux annuel de 2,5 % au cours de la même période. Par conséquent, l'importance des subventions dans les recettes totales est passée de 57 à 53 % au cours de la période.

En termes de passagers utilisant les services de transport en commun, la tendance à long terme montre une augmentation annuelle de 1,2 % dans les années 1980s pour atteindre un sommet de 1 528 millions de passagers en 1990; puis une diminution continue a été observée jusqu'au plus bas niveau de 1 353 millions de passagers (1996) avant de remonter et atteindre 1 481 millions de passagers en 2001.

Une situation semblable peut aussi être observée quant à la distance parcourue par les véhicules utilisés dans les services de transport en commun. Les véhicules-kilomètres ont passé de 716,4 millions à 814,4 millions entre 1996 et 2001, soit une augmentation moyenne annuelle de 2,6 %.

Depuis 1996, la flotte des véhicules des services de transport en commun s'est accrue par près de 12 % pour atteindre le niveau record de 14 560 véhicules en 2001. Le changement le plus important dans la composition de la flotte au cours de cette période a été le remplacement des autobus standard par des autobus à plancher surbaissé plus accessibles.

Le nombre d'employés à plein temps dans les services de transport en commun a diminué passant de 37 494 à 35 867 au cours de la période 1995 à 1998 pour ensuite passer à 39 460 employés en 2001. Le salaire moyen des employés, y compris les bénéfices, a été estimé à 54 012 $ en 2001.

Pour plus d'information sur l'industrie du transport par autobus, veuillez consulter les tableaux A7-4 à A7-7 de l'addendum.

TRANSPORT DES PASSAGERS

PARC DE VÉHICULES LÉGERS ET UTILISATION

Le parc de véhicules sous la couverture de l'Enquête sur les véhicules au Canada comptait, en 2001, 16,8 millions de véhicules légers (c.-à-d. d'une masse inférieure à 4 500 kg). De ce nombre, 10,5 millions étaient des voitures de tourisme et des familiales, 2,3 millions, des fourgonnettes, 2,5 millions, des camionnettes, et 1,3 million, des véhicules loisir-travail. En tant que groupe, les camions légers, les véhicules loisir-travail et les fourgonnettes représentaient 37 % du parc de véhicules légers. Comme l'illustre le tableau 7-3, les fourgonnettes et les camions légers ont parcouru en moyenne une plus grande distance que les voitures de tourisme, en effectuant 41 % des véhicules-kilomètres. Les fourgonnettes et les camions légers ont parcouru en moyenne 19 000 km par an, alors que les voitures et les familiales en ont parcouru environ 15 500, soit un écart de plus de 20 %. Les fourgonnettes et les camions légers ont également enregistré un taux d'occupation plus élevé que les voitures de tourisme, représentant 43 % des passagers-kilomètres. Cela donne en moyenne un taux d'occupation de 1,7 personne par camion léger ou fourgonnette, soit légèrement plus que celui des voitures de tourisme et des familiales.

Comme prévu, on a constaté un important écart dans la consommation de carburant entre les voitures de tourisme et les camions et fourgonnettes plus lourds. La consommation de carburant des voitures de tourisme et des familiales a été en moyenne d'environ 10 litres aux

TABLEAU 7-3 : RÉPARTITION DES ACTIVITÉS DES VÉHICULES SELON LE TYPE, 2001

	Auto-Mobile	*Familiale*	*Fourgonnette*	*Véhicule-loisir-travail*	*Camionnette*	*Sous-total*	***Total***
Véhicules (millions)	10,2	0,4	2,4	1,3	2,6	6,2	**16,8**
Part %	60,5	2,2	14,1	7,6	15,5	37,2	**100,0**
Véhicules-kilomètres (milliards)	158,9	5,6	46,9	24,5	47,4	118,8	**283,2**
Part %	56,1	2,0	16,5	8,6	16,7	41,9	**100,0**
Passagers-kilomètres (milliards)	248,4	10,1	91,5	41,9	69,3	202,7	**461,1**
Part %	53,9	2,2	19,8	9,1	15,0	44,0	**100,0**
Litres de carburant (milliards)	15,7	0,6	6,1	3,0	6,5	15,7	**32,0**
Part %	49,2	1,8	19,0	9,5	20,5	49,0	**100,0**
Distance moyenne parcourue (milliers kilomètres)	15,6	15,0	19,8	19,3	18,2	19,0	**16,9**
Personnes par véhicule	1,56	1,80	1,95	1,71	1,46	1,71	**1,63**
Consommation de carburant (litres/100km)	9,9	10,4	13,0	12,4	13,8	13,2	**11,3**

Note: Figures in this table exclude the Territories.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Statistique Canada et calcul fait par Transports Canada

100 km, ce qui est inférieur d'environ 25 % à la consommation correspondante des camionnettes et des camions légers, qui s'est chiffrée à 13 litres aux 100 km.

À quelques exceptions près, la répartition des véhicules légers, des véhicules-kilomètres et des passagers-kilomètres par province/territoire est généralement proportionnelle à la répartition de la population. Sur le plan de la motorisation (nombre de véhicules par habitant), la plupart des administrations se sont situées aux alentours de la moyenne globale d'environ 540 véhicules par tranche de 1 000 habitants, à l'exception de l'Alberta et de la Saskatchewan, où ce taux était supérieur de 10 %, et de Terre-Neuve, où le taux était inférieur de 20 % à la moyenne nationale. L'utilisation annuelle moyenne et le taux d'occupation moyen des véhicules se sont situés près des moyennes nationales de 17 000 km et de 1,6 personne par véhicule. La consommation moyenne de carburant des véhicules légers a quelque peu varié entre les administrations : les provinces de l'Atlantique ont enregistré une consommation de carburant moyenne supérieure d'au moins 10 % à la moyenne nationale, variant entre 12 et 15 litres aux 100 km. Le Québec et l'Ontario ont enregistré la consommation de carburant la plus faible, qui était inférieure dans chaque province à 11 litres aux 100 km, alors que les provinces de l'Ouest ont été proches de la moyenne nationale, à l'exception de la Colombie-Britannique, où la consommation s'est chiffrée à plus de 13 litres aux 100 km.

Le tableau 7-4 compare la consommation de carburant des véhicules par province en 2001.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

PARC DE POIDS LOURDS

L'Enquête sur les véhicules au Canada fournit des renseignements sur le parc de poids lourds et les caractéristiques d'utilisation. En 2001, il y avait plus de 580 000 camions immatriculés d'un poids brut égal ou supérieur à 4 500 kg. Comme l'indique le tableau 7-5, ce parc se divise entre 330 000 camions de taille moyenne pesant entre 4 500 et 15 000 kg et près de 254 000 camions de classe 8 (lourds) pesant plus de 15 000 kg. Les trois quarts des poids lourds étaient concentrés dans trois provinces : l'Ontario, avec 40 %, l'Alberta, avec 25 %, et le Québec, avec 11,5 %. Les camions de taille moyenne étaient plus équitablement répartis dans cinq provinces qui se partageaient près de 90 % du total. La répartition des véhicules-kilomètres penchait lourdement en faveur des poids lourds avec plus de 18 milliards de véhicules-kilomètres parcourus en 2001, contre moins de 6,5 milliards pour les camions de taille moyenne. Les véhicules-kilomètres des poids lourds se répartissaient surtout entre l'Ontario, l'Alberta et le Québec; ces trois provinces ont rendu compte de 80 % des kilomètres parcourus.

En 2001, on a constaté un vaste écart dans le nombre moyen de kilomètres parcourus entre les camions de taille moyenne et les poids lourds : en moyenne, les camions de taille moyenne ont parcouru 20 000 km, alors que les poids lourds en ont parcouru près de 75 000. Par province, l'écart dans le nombre moyen de kilomètres parcourus par les poids lourds est énorme, allant d'un plancher de 20 000 km par véhicule à l'Île-du-Prince-Édouard à un plafond de plus de 100 000 km par véhicule au Québec et au Manitoba. Par comparaison, la conduite des camions de taille moyenne dans toutes les provinces a été relativement proche de la moyenne nationale.

CONFIGURATION

Le tableau 7-6 ventile les véhicules-kilomètres parcourus par les camions selon le type de configuration des véhicules. Les camions de taille moyenne sont pour la plupart des camions porteurs, vu que plus de 80 % des kilomètres parcourus le sont par ce type de camion. En revanche, les poids lourds sont dominés par diverses combinaisons de tracteur-remorque; la combinaison la

TABLEAU 7-4 : CONSOMMATION DE CARBURANT DES VÉHICULES, 2001

	Véhicules (000)	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Passagers-kilomètres (milliards)*	*Litres de carburant achetés (milliards)*	Moyennes: *Véhicules par 1 000 population*	*Distance moyenne parcourue (milliers)*	*Passagers par véhicule*	*Consommation de carburant* (litres/000km)*
Terre-Neuve et Labrador	235	4,3	8,0	0,6	441	18,3	1,9	14,4
Île-du-Prince-Édouard	72	1,2	1,8	0,2	521	16,0	1,5	15,0
Nouvelle-Écosse	510	9,0	15,3	1,2	541	17,7	1,7	12,9
Nouveau-Brunswick	427	7,8	12,8	0,9	565	18,2	1,6	12,2
Québec	3 789	65,5	101,1	6,7	511	17,3	1,5	10,2
Ontario	6 326	105,1	174,4	11,3	532	16,6	1,7	10,8
Manitoba	579	9,7	15,8	1,1	504	16,7	1,6	11,0
Saskatchewan	612	11,1	18,7	1,3	602	18,2	1,7	11,5
Alberta	1 974	35,3	58,4	3,9	645	17,9	1,7	11,0
Colombie-Britannique	2 226	33,8	54,4	4,5	543	15,2	1,6	13,4
Territoire du Yukon	18	0,3	N/D	N/D	582	16,7	N/D	N/D
Territoires du Nord-Ouest	18	0,3	N/D	N/D	444	16,7	N/D	N/D
Nunavut	3	0,04	N/D	N/D	99	14,6	N/D	N/D
Canada	**16 791**	**283,4**	**460,6**	**31,7**	**540**	**16,9**	**1,6**	**11,2**
Distribution procentuelle		**Distribution procentuelle**			**Poucentage de la moyenne nationale**			
Terre-Neuve et Labrador	1,4	1,5	1,7	2,0	81,7	108,2	114,1	128,9
Île-du-Prince-Édouard	0,4	0,4	0,4	0,5	96,5	94,8	94,6	134,2
Nouvelle-Écosse	3,0	3,2	3,3	3,7	100,2	104,6	104,5	115,8
Nouveau-Brunswick	2,5	2,7	2,8	3,0	104,7	107,8	101,0	108,9
Québec	22,6	23,1	21,9	21,1	94,6	102,5	94,9	91,1
Ontario	37,7	37,1	37,9	35,8	98,5	98,4	102,1	96,5
Manitoba	3,4	3,4	3,4	3,4	93,4	98,9	100,4	98,7
Saskatchewan	3,6	3,9	4,1	4,0	111,5	107,7	103,6	102,8
Alberta	11,8	12,4	12,7	12,3	119,6	105,8	101,9	98,6
Colombie-Britannique	13,3	11,9	11,8	14,3	100,6	90,0	99,0	120,0
Territoire du Yukon	0,1	0,1	N/D	N/D	107,8	98,7	N/D	N/D
Territoires du Nord-Ouest	0,1	0,1	N/D	N/D	82,2	98,8	N/D	N/D
Nunavut	0,02	0,01	N/D	N/D	18,3	86,7	N/D	N/D
Canada	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Statistique Canada et calcul fait par Transports Canada

TABLEAU 7-5 : STATISTIQUES SUR LES CAMIONS, 2001

	Camions (milliers)		*Camions-kilomètres (millions)*		*Distribution procentuelle* — *Véhicules*		*Véhicules-kilomètres*	
	moyens	*lourds*	*moyens*	*lourds*	*moyens*	*lourds*	*moyens*	*lourds*
Terre-Neuve et Labrador	3,6	2,5	121	164	1,1	1,0	1,9	0,9
Île-du-Prince-Édouard	1,7	2,3	20	47	0,5	0,9	0,3	0,3
Nouvelle-Écosse	7,9	7,0	162	546	2,4	2,7	2,5	2,9
Nouveau-Brunswick	7,7	3,8	173	128	2,3	1,5	2,7	0,7
Québec	49,0	29,2	1 042	3 120	14,8	11,5	16,1	16,8
Ontario	72,2	97,8	1 916	8 202	21,9	38,6	29,6	44,2
Manitoba	8,6	11,8	201	1 332	2,6	4,7	3,1	7,2
Saskatchewan	43,8	21,6	478	987	13,3	8,5	7,4	5,3
Alberta	82,0	62,8	1 403	3 518	24,8	24,8	21,7	18,9
Colombie-Britannique	52,2	12,9	942	388	15,8	5,1	14,6	2,1
Territoire du Yukon	0,8	0,7	9	61	0,2	0,3	0,1	0,3
Territoires du Nord-Ouest	0,6	1,0	9	85	0,2	0,4	0,1	0,5
Nunavut	0,2	0,1	1	-	0,08	0,04	0,02	0,00
Canada	**330,0**	**253,6**	**6 476**	**18 577**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Statistique Canada et calcul fait par Transports Canada

plus courante est un tracteur et une remorque (18 roues traditionnel), qui a rendu compte de près de 65 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds. Les camions porteurs n'ont assuré que 15 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds.

Le tableau 7-7 montre l'utilisation des camions de taille moyenne et des poids lourds. Les camions de taille moyenne ont été affectés à tout un éventail d'utilisations : le transport de marchandises ou d'équipement, qui est une utilisation classique, a représenté environ 50 % des véhicules-kilomètres, alors que les fonctions sans rapport avec le transport de marchandises, comme les appels de

TABLEAU 7-6 : VÉHICULES-KILOMÈTRES PARCOURUS SELON LE TYPE DE CONFIGURATION DE CAMION, 2001

	Moyens (%)	*Lourds (%)*
Camion porteur	80,9	14,4
Tracteur seulement	0,1	6,6
Tracteur/1 remorque	2,7	63,9
Tracteur/2 remorques	0,0	11,9
Tracteur/3 remorques	0,0	0,4
Autre	16,3	2,8
	100,0	**100,0**

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Statistique Canada et calcul fait par Transports Canada

TABLEAU 7-7 : UTILISATION TYPIQUE AU CANADA DES CAMIONS MOYENS ET LOURDS, 2001

	Camions moyens		*Camions lourds*	
	Véhicules-kilomètres (milliers)	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliers)*	*Part (%)*
Transport de marchandises/ équipements	3 150	49	13 574	74
Parcours à vide	512	8	3 246	18
Autre	2 793	43	1 612	9
Total	6 456	100	18 431	100

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Statistique Canada et calcul fait par Transports Canada

service, ont représenté plus de 40 % des véhicules-kilomètres. Ces dernières fonctions témoignent du fait que les camions de taille moyenne n'ont pas été exclusivement affectés à des activités de transport pour compte d'autrui ou à des services de camionnage privés. Des 6,5 milliards de véhicules-kilomètres parcourus, près de 8 % l'ont été à vide.

On ne pourrait en dire autant du parc de poids lourds. Les poids lourds ont principalement servi au transport des marchandises, près de 75 % des véhicules-kilomètres déclarés ayant servi à transporter des marchandises ou de l'équipement. Moins de 10 % ont servi à d'autres usages et près de 18 % des véhicules-kilomètres ont été parcourus à vide.

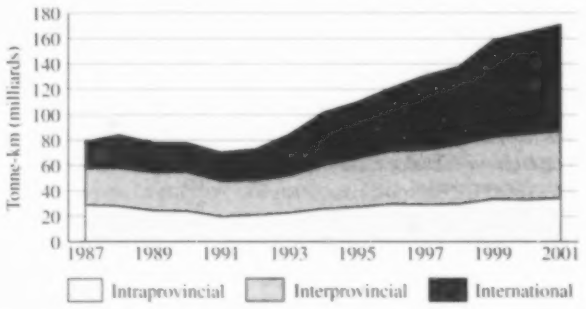
TRAFIC PAR SECTEUR

Après un ralentissement attribuable à la récession de 1990-1991, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui[2] sont passées de 70,6 à 170,9 milliards de tonnes-kilomètres entre 1991 et 2001. C'est le secteur transfrontalier qui a dominé la scène, avec un taux de croissance moyen de près de 14 %, soit plus de deux fois le taux des activités de camionnage intérieures, qui se situe à 6,3 %. Ces dernières comprennent un amalgame d'activités intraprovinciales et interprovinciales, qui ont connu un taux de croissance respectif de 5 % et de près de 7 % par an.

Sur le plan de la valeur, près de 65 % du commerce entre le Canada et les États-Unis a été assuré par camion en 2001. Les produits expédiés par camion en provenance/à destination des États-Unis se sont chiffrés à 363 milliards $, les exportations dominant la scène, avec 192 milliards $. Les données préliminaires sur les échanges de 2002 révèlent une hausse de 2,3 % de la valeur des marchandises transportées par camion en provenance/à destination des États-Unis. La hausse significative de la distance moyenne parcourue est un facteur qui explique la vigueur du taux de croissance des échanges transfrontaliers. Ces 15 dernières années (1987-2001), la distance moyenne parcourue par voyage par les camions domiciliés au Canada à destination et en provenance des États-Unis est passée de 800 à 1 100 km.

La figure 7-3 illustre la croissance du trafic des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui entre 1987 et 2001. Le tableau A7-8 à l'addendum donne les données de la figure sous forme de tableau.

FIGURE 7-3 : ENSEMBLE DU TRAFIC DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, TONNES-KILOMÈTRES ANNUELLES, 1987-2001



Note : Firmes de camionnage pour compte d'autrui avec recettes annuelles d'exploitation de 0,5 million $ et plus (1988-1999) et 1 million $ et plus (1990-2001).

Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, cat. 53-222 et totalisation spéciale.

PRODUITS ET CAMIONNAGE

En 2001, le trafic intérieur et transfrontalier des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui a généré des recettes respectivement de 7,9 milliards $ et de 6,9 milliards $. Cinq groupes de produits ont représenté plus de 75 % des recettes : produits manufacturés, produits alimentaires, produits forestiers, produits de métal et d'acier, et produits

2 Comprend les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada qui ont des revenus d'exploitation annuels de 1 million $ ou plus.

automobiles/de transport. Sur le plan du volume (tonnes-kilomètres), ces cinq produits ont dominé dans les mêmes proportions.

L'Ontario a dominé le secteur du camionnage dans tous les segments du marché en rendant compte de 38 % des activités intraprovinciales, 34 % des activités interprovinciales et 44 % du trafic transfrontalier acheminé par camion. Les principaux flux de trafic se trouvent entre l'Ontario et le centre des États-Unis (17,1 milliards de tonnes-kilomètres) et entre l'Ontario et le Sud des États-Unis (10,5 milliards de tonnes-kilomètres). Pour d'autres précisions sur le volume et le camionnage, voir les tableaux A7-9 à A7-11 de l'addendum.

Activités à la frontière entre le Canada et les États-Unis

Le nombre de poids lourds qui ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis a continué a connu une légère recrudescence en 2002, augmentant de 2 % par rapport à 2001 pour atteindre 13,3 millions de véhicules (circulation dans les deux sens). Bien qu'il s'agisse d'un renversement de la situation observée l'année antérieure, la circulation transfrontalière de poids lourds demeurait inférieure à son niveau de 2000 de 13,6 million de véhicules. Ce nivellement du trafic s'explique dans une large mesure par le ralentissement de l'activité économique aux États-Unis, qui a entraîné une baisse de la demande de transport. Le nombre de véhicules de tourisme qui ont franchi la frontière a diminué de près de 6 % par rapport à l'année antérieure pour atteindre un total de 64,2 millions de franchissement de véhicules, le plus bas niveau depuis 1987. Pour plus de détails sur le niveau d'activité aux frontières, voir les tableaux A7-12 et A7-13 de l'addendum.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

Industrie du camionnage

Entre 1996 et 2001, les recettes de l'industrie du camionnage ont augmenté au rythme annuel moyen de 8,6 %. Durant la même période, les tarifs de camionnage sont demeurés essentiellement stables jusqu'à la fin des années 1990. Après le bond des prix du carburant en 2000, les tarifs de camionnage ont augmenté d'environ 2,5 % chaque année en 2000 et 2001. La production a progressé au taux annuel de 7 % entre 1996 et 2001. La croissance du trafic transfrontalier a reculé à 4,6 % en 2001, soit nettement moins que le taux de croissance à double chiffre des années précédentes, ce qui reflète le ralentissement de l'activité économique aux États-Unis en 2001. Les chiffres préliminaires de 2002 indiquent une baisse des tarifs de transport qui s'explique par le ralentissement de la demande.

La productivité totale des facteurs dans l'industrie du camionnage a légèrement diminué (0,5 %) en 2001. Les gains positifs de productivité de la main-d'œuvre ont été en quelque sorte neutralisés par la capitalisation accrue, qui pourrait être néanmoins indicatrice de gains de productivité futurs. Entre 1996 et 2001, l'augmentation de la productivité globale a atteint 1 % par an, soit la même hausse moyenne annuelle observée dans les coûts unitaires.

En 2001, alors que les prix ont continué d'augmenter plus vite que les coûts unitaires, le ratio d'exploitation moyen de l'industrie s'est lui aussi amélioré, atteignant 94 %, 95 % étant un indicateur de rentabilité. Les grandes entreprises de camionnage ont maintenu leur rentabilité au cours des trois premiers trimestres de 2002.

Réseaux de transport en commun

En 2001, les recettes des exploitants de services de transport en commun (à l'exclusion des subventions) ont augmenté de 2,6 %, en dépit d'une baisse du nombre d'usagers. La baisse du nombre d'usagers a fait suite à quatre années de croissance d'affilée. Les prix des transports en commun ont augmenté de 3 % en 2001, ou de 1,8 % en termes réels, rythme qui est analogue aux tendances à long terme. La production des réseaux de transport en commun a diminué de 0,3 %. Par le passé, ces hausses de prix se sont traduites par une baisse du nombre d'usagers. Entre 1996 et 2000, les prix ont augmenté de 2,3 % par an, tandis que la production augmentait de 2,5 % par an.

Les réseaux de transport en commun demeurent les entreprises à plus forte intensité de main-d'œuvre et de capitaux de toutes les entreprises de transport, avec une part respective de 50 % et de 30 % des coûts totaux. La structure des coûts de l'industrie est demeurée stable.

En 2001, la productivité totale des facteurs des réseaux de transport en commun a baissé de 1,2 %. Seul le rendement énergétique a augmenté. La baisse de 2,3 % de la productivité de la main-d'œuvre a annulé une bonne part des gains réalisés les années précédentes. La baisse de productivité du capital, de 0,8 % par an depuis 1996, correspond à la hausse de l'intensité capitalistique. Les coûts de transport en commun par unité de

production ont augmenté de 4,8 %. Suite aux réductions des années précédentes, les coûts unitaires ont augmenté de 0,8 % entre 1996 et 2001.

Le coût total des réseaux de transport en commun est évalué à 4,5 milliards $ en 2001. Après avoir régulièrement baissé depuis 1996, pour atteindre 48 % en 2000, le taux de recouvrement des coûts n'a baissé que de façon marginale en 2001. Les subventions d'exploitation annuelles sont passées à 1,6 milliard $, soit 100 millions $ de plus que la moyenne des années précédentes. Les subventions de capital ont conservé le même niveau moyen qu'au milieu des années 1990.

L'Ontario a continué d'enregistrer le plus fort taux de recouvrement des coûts, mais uniquement parce que c'est la province qui a facturé les tarifs les plus élevés (au kilomètre) au Canada. L'Alberta et la Colombie-Britannique ont enregistré le plus faible taux de recouvrement des coûts, dans le premier cas en raison des tarifs les plus faibles de toutes les régions et dans le deuxième en raison des coûts unitaires les plus élevés au pays. Au Québec, malgré des tarifs à un niveau faible, l'insuffisance des recettes était inférieure à la moyenne nationale. Le tableau 7-8 donne des détails sur la performance des systèmes de transport en commun par région.

TABLEAU 7-8 : INDICATEURS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DE CERTAINES PROVINCES, 2001

	Québec	*Ontario*	*Alberta*	*C.-B.*	*Canada*
Niveau de prix (Canada=100)	87,2	119,7	69,7	84,4	100,0
Coûts unitaires totaux (Canada=100)	99,8	104,9	87,4	107,2	100,0
Taux de recouvrement des coûts (%)	39,9	52,1	36,4	35,9	45,6
Moins-perçus en revenu par passager ($)	1,56	1,54	2,03	2,51	1,65

Source : Transports Canada, basé sur des données de Statistique Canada et l'Association canadienne des services de transport en commun

Pour plus d'information sur les prix, la productivité et la performance financière de l'industrie du camionnage et des systèmes de transport en commun, veuillez consulter les tableaux A2-61 à A2-64 de l'addendum.

TRANSPORT MARITIME 8

La baisse du volume de marchandises manutentionnées dans les ports canadiens est attribuable à un recul du transport maritime intérieur et international de marchandises.

ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2002

RÉFORMES ET INITIATIVES D'ORDRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

CONVENTION SUR LES HYDROCARBURES DE SOUTE

Le 27 septembre 2002, le Canada a signé la nouvelle Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, adoptée en mars 2001 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale.

La Convention établit un régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures lorsque ces derniers sont transportés comme carburant dans les soutes d'un navire. Elle instaure un régime de responsabilité du propriétaire du navire et exige du propriétaire enregistré de tout navire de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute qu'il possède une assurance ou une autre forme de protection financière advenant un déversement d'hydrocarbures provenant des soutes d'un navire.

PROTOCOLE DE 2002 À LA CONVENTION D'ATHÈNES

En octobre 2002, l'Organisation maritime internationale a tenu une conférence diplomatique où elle a adopté des modifications à la Convention d'Athènes relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, dans sa version modifiée par le Protocole de 1990 (Convention d'Athènes). Le Canada, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* de 2001, a adopté l'essence de la Convention d'Athènes. Le Protocole de 2002 majore la limite de responsabilité en cas de perte de vie et de blessure personnelle de 175 000 DTS[1] à 400 000 DTS. Il introduit aussi l'obligation pour les armateurs de contracter une assurance ou une autre forme de protection financière pour couvrir leur responsabilité. Pour se conformer au Protocole de 2002, il faudra apporter certaines réformes à la législation canadienne.

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

Le 8 août 2001, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) en vertu du chapitre 6 des Lois du Canada. En septembre 2002, un règlement instaurant un régime de responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a été adopté en vertu de la partie 6 de la Loi.

À l'issue de consultations avec les intervenants, Transports Canada a commandé et publié un rapport en décembre 2002, préparé par un consultant indépendant. Ce rapport formule des recommandations sur un futur régime d'assurance obligatoire pour les navires qui transportent des voyageurs à des fins commerciales et publiques, conformément à l'article 39 de la partie 4 de la LRMM. Par conséquent, des règlements sont en cours d'élaboration pour définir ce régime.

EXAMEN DE LA *LOI MARITIME DU CANADA*

Comme le prévoit la loi, le gouvernement fédéral a entamé un examen de la *Loi maritime du Canada* (LMC) en 2002, la cinquième année suivant la sanction royale. Le 26 mai, le gouvernement a confié cet examen à un comité formé de quatre experts de l'industrie. Ce comité a comme rôle principal de tenir des consultations auprès des intervenants et a ainsi effectué, au mois de novembre, une série de consultations dans 11 villes et 7 provinces du Canada. Il doit présenter son rapport à temps pour permettre au Ministre des Transports de le déposer au Parlement en juin 2003.

La *Loi maritime du Canada* a rationalisé la législation maritime régissant les services fournis par le gouvernement fédéral dans le secteur maritime. Elle a

1 Droits de tirage spéciaux. Actuellement 1 DTS = 2 $CAN.

permis d'établir des administrations portuaires et de poursuivre la cession de lits de port et d'installations portuaires. Elle a facilité la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et elle contenait des dispositions visant à accroître la commercialisation des services fédéraux de traversiers ainsi que des dispositions sur les activités des administrations de pilotage.

Conférence maritime nationale

Avec l'aide de la Chambre de commerce maritime, le ministre des Transports a organisé une conférence maritime nationale en mai 2002 à Toronto qui avait pour thème « De la vision à la réalité – Le cap à suivre ». De nombreux décisionnaires des secteurs public et privé, ainsi que des intervenants de l'industrie du transport maritime, ont discuté de dossiers importants de l'industrie maritime canadienne, notamment la sécurité et la sûreté, la main-d'œuvre et les compétences, la compétitivité, l'infrastructure et la technologie.

Loi de 2002 sur la marine marchande du Canada

La *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) a reçu la sanction royale le 1er novembre 2001. La *LMMC 2001* nécessite la mise en place d'une gamme importante de règlements avant que la loi puisse être mise en application. Par conséquent, une réforme réglementaire est une priorité afin de mettre en place un cadre réglementaire moderne faisant la promotion de la sécurité et de la sûreté du système de transport maritime.

Cette réforme réglementaire se fait en deux phases. La première phase implique la réforme de plus d'une centaine de règlements en une trentaine. Transports Canada est responsable de revoir et de consolider environ une cinquantaine de règlements en une quinzaine et Pêches et Océans Canada a à voir à une quinzaine de règlements. La deuxième phase va voir à la modernisation des autres règlements qui sont présentement compatibles avec la nouvelle loi.

INFRASTRUCTURE

Réseau portuaire canadien

Les ports et havres du Canada jouent un rôle critique en ce sens qu'ils relient les activités économiques à des marchés qui ne seraient pas accessibles autrement. Les principaux ports du Canada sont des portes d'accès vitales au réseau national de transport puisqu'ils sont reliés aux réseaux ferroviaire et routier.

Le réseau portuaire du Canada a entrepris un processus de restructuration en décembre 1995, après l'annonce de la Politique maritime nationale. Le gouvernement fédéral s'est retiré de l'exploitation directe des ports et a cédé une bonne part du contrôle de la prestation des services portuaires à des utilisateurs locaux. La Politique maritime nationale, qui a été adoptée en vertu de la *Loi maritime du Canada*, prévoit trois catégories de ports : 1) les administrations portuaires canadiennes; 2) les ports régionaux et locaux; 3) les ports éloignés.

La majorité des ports dont le contrôle et l'administration sont assurés par Transports Canada sont désignés comme ports régionaux et locaux. Ces ports fournissent des services à l'appui d'importantes activités commerciales locales et régionales ou sont de toutes petites installations qui n'accueillent que très peu de trafic commercial ou pas du tout. Dans le cadre du processus de restructuration, beaucoup de ces ports ont été cédés à d'autres ministères fédéraux, aux provinces, aux administrations municipales, à des organismes communautaires ou même à des intérêts privés.

L'objectif de la Politique maritime nationale, qui était de mettre un terme aux intérêts du gouvernement fédéral dans l'exploitation et la propriété des ports régionaux et locaux le 31 mars 2002 à l'origine, a été prolongé par le Cabinet. Bien des ports qui servent de portail de transport primaire pour les communautés isolées sont désignés comme ports éloignés et demeurent sous le contrôle et l'administration de Transports Canada, à moins que des intervenants locaux ne manifestent la volonté d'en assumer la propriété.

Des 549 ports et installations portuaires publics qui relevaient à l'origine du contrôle et de l'administration de Transports Canada avant que la Politique maritime nationale n'entre en vigueur, 436 ont été cédés, déclassés ou démolis, ou Transports Canada s'est dessaisi des intérêts qu'il y détenait. Au 31 décembre 2002, 113 ports régionaux et locaux et ports et installations portuaires éloignés restaient sous le contrôle de Transports Canada. Parmi les ports et installations portuaires qui restent, on compte 19 sites où les installations ont été transférées, mais ne peuvent encore été déclassées du fait que le Ministère ne s'est pas dessaisi du lit portuaire. Pour de l'information portuaire détaillée, voir les tableaux A8-1 et A8-2 de l'addendum.

Le tableau 8-1 résume la classification des ports au 31 décembre 2002.

TABLEAU 8-1 : CLASSIFICATION DES PORTS AU 31 DÉCEMBRE 2002

	Fédéraux	*Provinciaux*	*Municipaux*	*Privés*	*Total*
Ports fédéraux					
Administrations portuaires canadiennes	19	N/D	N/D	N/D	**19**
Commissions portuaires	1	N/D	N/D	N/D	**1**
Ports exploités par Transports Canada					
Ports régionaux et locaux	79	N/D	N/D	N/D	**79**
Ports éloignés	34	N/D	N/D	N/D	**34**
Ports cédés[1]					
Par Transports Canada	64	40	56	44	**204**
Statut des autres ports antérieurement de Transports Canada					
Démolis	3	N/D	N/D	N/D	**3**
Fin des intérêts de TC	18	N/D	N/D	N/D	**18**
Déclassés	211	N/D	N/D	N/D	**211**
Autres ports en service		4	2	33	**39**

1. Ce qui comprend 22 ports dont les installations ont été cédées, mais dont le lit portuaire n'a pas encore été déclassé et 64 ports qui ont été cédés au ministère des Pêches et des Océans.
Note : De plus amples informations sur les ports sont fournies aux tableaux A8-1 et A8-2 de l'addendum, y compris une distribution provinciale des ports gérés par Transports Canada de 1995 à 2002, un sommaire du statut de cession des ports régionaux/locaux et éloignés sur une base régionale.
N/D = non disponible.

Source : Transports Canada

Au 31 décembre 2002, 204 ports et installations portuaires publics avaient été cédés, dont 64 à d'autres ministères fédéraux, 40 aux gouvernements provinciaux et 100 à des intérêts locaux. De plus, 21 autres ports ont été démolis ou Transports Canada s'est dessaisi de ses intérêts (par une résiliation du bail ou du permis).

Dans l'ensemble, 265 ports publics ont été déclassés, dont 28 étaient adjacents à des installations portuaires déjà cédées. Les recherches menées dans les archives ont révélé l'existence de 26 autres ports en plus des 549 sites portuaires répertoriés à l'origine dans la Politique maritime nationale.

Il n'y a pas eu de cession de ports éloignés en 2002, mais 27 ports éloignés ont été dessaisis depuis 1996. Par conséquent, Transports Canada continue d'administrer 34 ports éloignés à l'échelle nationale (10 au Québec, 3 en Ontario, 1 au Manitoba et 20 en Colombie-Britannique).

À la fin de 2002, on dénombrait 164 « autres » ports au Canada, dont 82 ports privés, 41 ports provinciaux et 41 ports municipaux. Mentionnons entre autres Port-Cartier (Québec) et Nanticoke (Ontario), qui servent à l'expédition d'importants volumes de marchandises; et Quyon (Québec), qui est utilisé pour un service de traversier interprovincial sur la rivière des Outaouais.

Le Réseau portuaire national, créé en vertu de la *Loi maritime du Canada*, comprend 19 administrations portuaires canadiennes gérées de manière indépendante, qui sont des ports financièrement autonomes revêtant une très grande importance pour les échanges commerciaux intérieurs et internationaux. Les 19 APC sont fleuve Fraser, Vancouver, North Fraser, Nanaimo, Prince Rupert, Port Alberni, Thunder Bay, Windsor, Toronto, Hamilton, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Saguenay, Sept-Îles, Saint John, St. John's, Belledune et Halifax. Elles englobent d'anciennes sociétés de port locales administrées par Ports Canada, d'anciens ports divisionnaires de la Société canadienne des ports ainsi que d'anciennes commissions portuaires. Une fois qu'on aura résolu un certain nombre de questions foncières, on s'attend à ce que le port d'Oshawa obtienne ses lettres patentes et accède au statut d'APC.

Le rôle que joue Transports Canada dans l'exploitation du Réseau portuaire national du Canada consiste à faire appliquer les règlements régissant l'utilisation des ports et des installations portuaires publics, à surveiller les activités portuaires et à percevoir les droits d'utilisation. Le secteur privé est chargé d'assurer les services portuaires, comme la manutention du fret.

RÉSULTATS FINANCIERS

Étant donné que nous n'avons pas pu nous procurer pour ce rapport les états financiers vérifiés de 2002, nous avons utilisé les résultats financiers de 2001. Il faut aussi noter que des données portant sur l'an 2000 ont été reformulées pour refléter les nouvelles pratiques comptables utilisées dans les états financiers vérifiés rapportés de 2001. Pour de l'information financière détaillée, voir les tableaux A8-3 à A8-5 de l'addendum.

Les recettes d'exploitation totales des APC sont passées de 257 millions $ en 2000 à plus de 270 millions $ en 2001, tandis que les dépenses augmentaient de 7,3 millions $, ce qui est partiellement attribuable au fait que Hamilton a acquis le statut d'APC en 2001. Lorsqu'on compare les mêmes APC en 2000 et en 2001, on constate que les recettes sont passées d'environ 250 à 257 millions $, soit

3 % de plus. Vancouver et Montréal ont rendu compte de près de 57 % du total des recettes générées. Huit des 19 APC ont déclaré que leurs recettes avaient connu une hausse s'établissant entre 0,04 et 5,7 millions $, alors que 10 ont déclaré une baisse des dépenses variant entre 0,1 et 1,9 million $.

Sur le plan des recettes, Vancouver et Belledune ont rapporté les hausses les plus importantes, respectivement 5,7 millions $ (6,1 %) et 3,3 millions $ (56 %). Belledune a enregistré la plus importante hausse en pourcentage. Sur le plan des dépenses, neuf ports ont déclaré des augmentations variant entre 0,16 et 4,62 millions $, une hausse confondue de 13,5 millions $. L'effet net dans toutes les APC a été une augmentation globale des dépenses de 7,3 millions $ en 2001, de 216 millions $ en 2000 à 223 millions $ en 2001.

Le ratio d'exploitation global des APC a été d'environ 83 % en 2001, les ratios individuels variant entre 40 % et 145 %. Le rendement de l'actif a été de 4 % en 2001. L'administration portuaire du Saguenay a enregistré le rendement de l'actif le plus élevé (29,8 %), suivi de Trois-Rivières (17,7 %) et de North Fraser (16,7 %).

Le bénéfice net des ports ayant le statut d'APC a augmenté de 23,1 millions $ en 2001. En revanche, 10 des 19 ports ont déclaré des hausses allant de 0,07 à 15,27 millions $, pour une hausse confondue de 28 millions $. Les 9 ports qui ont déclaré une baisse de leur bénéfice net ont essuyé une perte globale de 5 millions $, les pertes individuelles se chiffrant entre 0,04 et 1,93 million $. La hausse du bénéfice net du port de Prince Rupert est passée de -14,7 millions $ en 2000 à +0,6 million $ en 2001, ce qui est attribuable à une réduction de 15,2 millions $ de la valeur de certains éléments d'actif en 2000, dont la valeur récupérable nette était inférieure à la valeur comptable déclarée.

Le tonnage manutentionné aux ports ayant le statut d'APC a reculé de 226 millions de tonnes en 2000 à 219,9 millions de tonnes en 2001. Quatre APC ont rendu compte de 62 % du total des marchandises par volume : Vancouver (33 %), Sept-Îles (10 %), Saint John (11 %) et Montréal (9 %). Les recettes par tonne sont passées de 1,179 $ en 2000 à 1,23 $, tandis que les dépenses par tonne ont diminué de 0,96 $ à 1,02 $ la tonne.

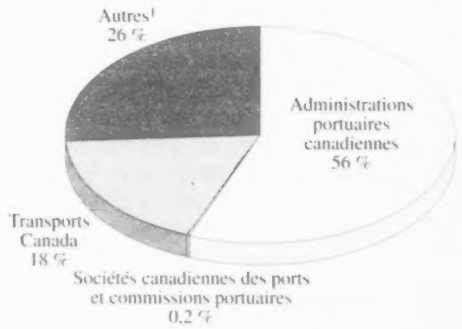
Dans les ports qui relèvent encore du contrôle de Transports Canada, les recettes brutes en 2001-2002 se sont chiffrées à 13,8 millions $ et les dépenses, à 23,6 millions $. Cela a donné un manque à gagner de 9,8 millions $ et un ratio d'exploitation de 171 %. Les dépenses d'investissement pendant l'année se sont élevées à 6,8 millions $, et 23,1 millions $ ont été octroyés en subventions et contributions au titre des coûts liés aux transferts associés aux cessions portuaires. Le tableau A8-6 de l'addendum donne plus de détails.

TRAFIC PORTUAIRE

Si l'on se fonde sur les données préliminaires de Statistique Canada (qui ne sont disponibles que jusqu'en 2001), on constate que les ports du Canada ont manutentionné 393 millions de tonnes de marchandises en 2001, soit une baisse de près de 2,4 % par rapport à 2000.

La figure 8-1 illustre les parts du trafic selon les groupes de ports en 2001, d'après la classification des ports au 31 décembre 2001.

FIGURE 8-1 : PARTS DU TRAFIC PAR GROUPE DE PORTS, 2001



1 Englobe les ports du ministère des Pêches et des Océans, les ports des gouvernements provinciaux et municipaux et les installations privées.

Source : Transports Canada

Les données suivantes illustrent le trafic réel (marchandises manutentionnées) dans certaines administrations portuaires canadiennes en 2001 : Halifax, 13,9 millions de tonnes; Montréal, 18,9 millions de tonnes; Prince Rupert, 4,7 millions de tonnes; Québec, 15,3 millions de tonnes; Saguenay, 0,411 million de tonnes; Saint John, 24,5 millions de tonnes; Sept-Îles, 20,9 millions de tonnes; Thunder Bay, 9,0 millions de tonnes; Toronto, 1,8 million de tonnes; Vancouver, 71,7 millions de tonnes; fleuve Fraser, 11,4 millions de tonnes.

En 2001, les APC ont manutentionné la plus grande part du trafic de marchandises, soit 56 % du total. Les ports toujours classés comme ports divisionnaires de la Société canadienne des ports ou comme commissions portuaires au 31 décembre 2001 ont manutentionné moins de 1 % du total des marchandises, contre 18 % aux installations de Transports Canada. Les 26 % restants ont été manutentionnés par d'autres installations, notamment par des installations gérées par des intérêts privés et par ou pour le compte du ministère des Pêches et des Océans, des gouvernements provinciaux et des administrations municipales.

Dans les ports déclarés publics où Transports Canada n'a pas d'installations et où les marchandises transitent par des quais privés, 28 millions de tonnes de marchandises ont été expédiées, soit 43 % de l'ensemble du trafic manutentionné par les ports de Transports

Canada. Environ 100 millions de tonnes de marchandises ont transité par d'« autres » ports. Dans cette catégorie, Nanticoke (Ontario), qui a manutentionné 15,5 millions de tonnes, est le port qui a manutentionné le plus gros volume de marchandises, suivi de Port-Cartier (Québec), qui a manutentionné 14,8 millions de tonnes. Les 153 ports restants qui ont déclaré avoir manutentionné des marchandises à Statistique Canada se sont occupés du reste du trafic. (Voir tableau A8-7 de l'addendum).

PORTS POUR PETITS BATEAUX

Le ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO) continue de se départir des ports de plaisance et des ports de pêche en état d'abandon ou à faible niveau d'activités. À la fin de cet exercice de cession, tous les ports de plaisance auront été cédés et moins de 750 ports de pêche pourraient demeurer sous la responsabilité du MPO.

Ports de pêche

Depuis la fin des années 1980, le programme PPB du MPO a favorisé la création d'administrations portuaires locales pour prendre en charge la gestion des ports de pêche commerciale dans leurs collectivités. Les administrations portuaires sont des organisations locales sans but lucratif composées de pêcheurs et d'autres utilisateurs des ports qui louent les ports du MPO. Les administrations portuaires fournissent des services, assurent l'entretien et gèrent les ports. En date du 3 janvier 2003, on comptait 654 ports gérés par des administrations portuaires au Canada, soit plus de 85 % de l'objectif visé par le programme du MPO. Les ports de pêche qui ne suscitent pas un intérêt suffisant au sein de la collectivité pour qu'une administration portuaire soit créée et gérée seront abandonnés ou, au besoin, démolis. Ces ports sont généralement des ports à faible niveau d'activités ou sans activité, et ils ont un impact négligeable sur l'industrie de la pêche commerciale ou sur la collectivité en général. À ce jour, 261 ports ont été cédés et 74 en sont au dernier stade du processus de cession.

Le tableau 8-2 illustre le nombre de ports de pêche qui faisaient toujours partie du portefeuille du MPO au 3 janvier 2003, par région et par type de gestion.

TABLEAU 8-2 : PORTS DE PÊCHE PAR TYPE DE GESTION ET PAR RÉGION, 3 JANVIER 2003

	Administrations portuaires	*Ports pour petits bateaux*	*Total par région*
Colombie-Britannique[1] et Yukon[2]	73	77	150
Centre et Arctique[2]	27	40	67
Québec	54	34	88
Maritimes et Golfe	284	63	347
Terre-Neuve et Labrador	216	163	379
Total	**654**	**377**	**1 031**

1 Les totaux comprennent 47 bouées d'amarrage en Colombie-Britannique.
2 Il n'y a pas d'administrations portuaires en Saskatchewan, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et au Yukon.

Source : Pêches et Océans Canada

Ports de plaisance

L'objectif du programme du MPO est de se départir de tous les ports de plaisance faisant partie de son inventaire. Depuis 1994-1995, 633 ports de plaisance ont été cédés ou en sont au dernier stade du processus de cession, ce qui représente 75 % de la cible visée. Les ports sont pour la plupart cédés à des municipalités, des associations locales sans but lucratif, aux Premières nations ou à d'autres ministères fédéraux. Lorsque aucun organisme public ne manifeste le désir de se porter acquéreur des installations, celles-ci sont offertes à leur valeur marchande. En dernier recours, si ces installations ne suscitent aucun intérêt dans le secteur privé, elles sont démolies. Le programme de cession des ports de plaisance devrait se poursuivre pendant encore quelques années.

Les tableaux 8-3 à 8-5 résument, par région, la situation du programme de dessaisissement des ports de plaisance du MPO (tableau 8-3), les preneurs des ports dessaisis (tableau 8-4) et le type de gestion aux installations qui demeurent dans l'inventaire du programme PPB (tableau 8-5).

PILOTAGE MARITIME

Au Canada, on dénombre quatre administrations de pilotage régionales offrant des services de pilotage sûrs et efficients : une dans l'Atlantique (APA), une dans la Région Laurentienne (APL), une troisième dans les Grands Lacs (APGL) et la dernière dans le Pacifique (APP). Ces administrations dirigent et contrôlent la

TABLEAU 8-3 : PORTS DE PLAISANCE DESSAISIS PAR RÉGION, AU 3 JANVIER 2003

	Pleinement dessaisis 1995-2002	*Pleinement dessaisis 2002-2003*	*Dernière étape de dessaisissement*	*Total dessaisis*	*Ports à être dessaisis*	*Total par région*
Colombie-Britannique et Yukon	48	3	3	54	10	64
Centre et Arctique	256	8	19	283	164	447
Québec	179	9	28	216	36	252
Maritimes et Golfe	76	1	2	79	1	80
Terre-Neuve et Labrador	0	0	1	1	1	2
Total	**559**	**21**	**53**	**633**	**212**	**845**

Source : Pêches et Océans Canada

TABLEAU 8-4 : PRENEURS DES PORTS DE PLAISANCE DESSAISIS, 3 JANVIER 2003

	Province[1]	*Municipalité*	*Secteur privé*	*Autres*[2]	*Total par région*[3]
Colombie-Britannique et Yukon	54	0	0	0	54
Centre et Arctique	25	205	21	32	283
Québec	3	185	3	25	216
Maritimes et Golfe	6	19	4	50	79
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	0	1
Total	**88**	**410**	**28**	**107**	**633**

1 Un peu plus de la moitié de ces propriétés étaient assujetties à un droit provincial et ont donc été restituées à la province par le ministère des Pêches et Océans.
2 Autres désignent les ports cédés à des associations locales sans but lucratif, aux Premières nations ou à d'autres ministères fédéraux selon le cas.
3 Nombre de ports cédés ou qui en étaient au dernier stade du processus de cession au 3 janvier 2003.

Source : Pêches et Océans Canada

TABLEAU 8-5 : PORTS POUR PETITS BATEAUX DE PLAISANCE SELON LE TYPE DE GESTION, 3 JANVIER 2003

	Gérés en vertu d'un bail	*Ports pour petits bateaux*	*Autres*[1]	*Total par région*[2]
Colombie-Britannique et Yukon	1	0	9	10
Centre et Arctique	110	42	12	164
Québec	3	29	4	36
Maritimes et Golfe	0	1	0	1
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	1
Total	**114**	**73**	**25**	**212**

1 Désigne toute une variété de structures de gestion et de non-gestion. Certains travaux de construction, comme le renforcement du rivage ou la construction de brise-lames, sont stables et n'ont pas besoin d'une gestion permanente. Certaines installations font partie d'un projet d'aménagement. Dans d'autres cas, il n'existe plus d'installations au port et il n'y a rien à gérer.
2 Ports de plaisance restants dans l'inventaire des Ports pour petits bateaux au 3 janvier 2003.

Source : Pêches et Océans Canada

navigation ou les manœuvres des navires dans les voies navigables côtières et intérieures. Chaque administration répond aux besoins propres au trafic maritime et aux conditions géographiques et climatiques des voies navigables dans sa région respective.

Comme l'indique le tableau 8-6, trois des quatre administrations de pilotage ont réussi à générer des recettes suffisantes pour couvrir leurs dépenses en 2002. Les résultats de 2002 marquent un retour à un bénéfice net positif après la tendance à la baisse enregistrée en 2000 et 2001.

TABLEAU 8-6 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 2002

(Millions de dollars)

Administration de pilotage	*Revenus*	*Dépenses*	*Bénéfice net (déficit)*
Administration de pilotage de l'Atlantique (APA)	14 241	13 989	252
Administration de pilotage des Laurentides (APL)	46 734	46 322	412
Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)	13 289	14 850	(1 561)
Administration de pilotage du Pacifique (APP)	40 590	39 968	622
Total des administrations de pilotage	**114 854**	**115 129**	**(275)**

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage (données préliminaires pour 2002)

Le nombre moyen de missions par pilote est couramment utilisé pour mesurer l'efficience des services de pilotage. Si l'on se base sur cette mesure, on constate que l'efficience était à la hausse entre 1996 et 1998, mais qu'elle a décliné par la suite. Le tableau 8-7 illustre le nombre de missions de chaque administration de pilotage et le nombre total pour toutes les administrations de pilotage en 2002. (Pour plus de précisions sur d'autres années, voir le tableau A8-8 dans l'addendum.) Les écarts entre les administrations et les fluctuations d'une année à l'autre sont attribuables aux niveaux de trafic. Les missions dans les différentes régions et dans différents secteurs de la même région (comme la Région de l'Atlantique) sont de longueur variable et peuvent être radicalement différentes. Dans l'ensemble, il y a eu un peu plus de missions en 2002 qu'en 2001.

TABLEAU 8-7 : NOMBRE TOTAL DES MISSIONS DE PILOTAGE ET MISSIONS PAR PILOTE, 2002

Administration de pilotage	*Indicateurs*	*2002*
Atlantique (APA)	Missions totales	11 804
	Missions par pilote	231
Laurentides (APL)	Missions totales	19 149
	Missions par pilote	111
Grands Lacs (APGL)	Missions totales	7 510
	Missions par pilote	119
Pacifique (APP)	Missions totales	12 655
	Missions par pilote	116
Total des administrations	**Missions totales**	**51 118**
	Missions par pilote	**129**

Source : Rapports annuels préliminaires de 2002 des administrations de pilotage

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

La Garde côtière canadienne (GCC) fait partie intégrante du ministère des Pêches et des Océans. En 2002, la GCC a célébré son 40e anniversaire comme institution nationale. La GCC assure l'utilisation sûre et respectueuse de l'environnement des voies navigables du Canada; facilite l'utilisation des voies navigables du Canada pour la navigation, les activités de plaisance et la pêche; fournit des expertises maritimes à l'appui des intérêts nationaux et internationaux du Canada.

Au nombre des clients de la GCC, mentionnons les compagnies de navigation commerciale, les plaisanciers, l'industrie de la pêche, les services de traversiers, les opérations de remorquage et de ravitaillement du Nord, les compagnies de croisière, les expéditeurs du secteur privé, les gouvernements provinciaux, municipaux et territoriaux et, enfin, les ministères du gouvernement fédéral. La GCC joue un rôle essentiel dans le maintien de la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin et d'eau douce, et elle facilite le commerce maritime et le développement des océans. La GCC joue également un rôle d'appui dans la gestion et la protection des ressources halieutiques et dans la compréhension des océans et des ressources aquatiques.

Les Services à la navigation maritime de la GCC fournissent, exploitent et entretiennent un réseau d'aides à la navigation, en plus d'assurer la sécurité des chenaux de navigation, de protéger le droit du public à la navigation et de protéger l'environnement.

Les Services de communication et de trafic maritimes fournissent des services de communications de détresse et de sécurité et en assurent la coordination; ils contrôlent les mouvements des navires pour interdire l'accès des eaux canadiennes aux navires en mauvais état; ils réglementent les mouvements des navires et gèrent un système intégré de services d'information maritime et de correspondance avec le public. Les SCTM soutiennent aussi les activités économiques en optimisant les mouvements du trafic et l'efficacité des ports, et en facilitant les communications entre les navires et la terre.

Les Opérations de déglaçage sont chargées d'ouvrir les chenaux de navigation, de lutter contre les inondations, d'empêcher les embâcles dans les ports et d'offrir des services d'information et de navigation dans les glaces au trafic maritime dans les eaux couvertes de glace. Le programme de déglaçage est aujourd'hui davantage axé sur les clients et tributaire de la demande. C'est pourquoi les usagers commerciaux doivent désormais payer un pourcentage des coûts sous forme de droits de services de déglaçage.

Les activités de Sauvetage, sécurité et intervention environnementale comprennent les activités de recherche et sauvetage maritimes, l'intervention environnementale et l'exploitation du Bureau de la sécurité nautique qui régit les plaisanciers, leurs embarcations et leurs activités.

Au sein de la GCC, les activités d'appui maritime et aérien de toutes les fonctions, notamment en ce qui concerne les autres ministères du gouvernement, se font dans le cadre du secteur d'activités de Gestion de la flotte. En 2002, on a lancé une initiative de renouvellement de gestion de la flotte pour donner suite aux éléments soulevés par le vérificateur général. La recapitalisation de la flotte est une autre initiative prise afin d'examiner les besoins de la flotte pour en préserver la capacité actuelle.

Ces dernières années, la Garde côtière a adopté trois types de droits pour les usagers commerciaux de certains programmes : les droits de services à la navigation maritime, adoptés en juin 1996; les droits de déglaçage fondés sur le nombre de transits, en 1998; les droits de tonnage des services de dragage d'entretien, en septembre 1997. Le tableau 8-8 illustre les résultats financiers de la Garde côtière en 2002-2003.

Pour d'autres précisions sur les fonctions de la GCC, visiter le site www.ccg-gcc.gc.ca.

TABLEAU 8-8 : RECETTES ET DÉPENSES BUDGÉTÉES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2002-2003

(Millions de dollars)

	Recettes	*Dépenses brutes*	*Dépenses nettes*
Total GCC	43,4	503,0	459,6
SNM	29,4	109,7	80,3
SCTM	0,1	69,2	69,1
OD	13,8	55,7	41,9
SSIE	0,1	126,1	126,0
Gestion de la flotte	0,0	142,3	142,3

Note : GCC : Garde côtière canadienne; SNM : Services de la navigation maritime; SCTM : Services de communications et de trafic maritime; OD : Opération de déglaçage; SSIE : Sauvetage, sécurité et intervention.

Source : Ministère des Pêches et Océans

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

La Voie maritime du Saint-Laurent est une voie navigable intérieure unique en son genre qui s'étend jusqu'au cœur industriel de l'Amérique du Nord et dessert 15 grands ports internationaux et une cinquantaine de ports régionaux des deux côtés de la frontière canado-américaine.

La Voie maritime se divise en deux grandes sections : la section Montréal–lac Ontario (MLO) et la section du canal Welland. La section MLO va de Montréal au lac Ontario et comporte sept écluses sur 300 km, dont cinq au Canada et deux aux États-Unis. La section du canal Welland va du lac Ontario au lac Érié et compte huit écluses sur 42 km.

En 2002, la Voie maritime canadienne en était à sa quatrième année d'administration par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), société privée à but non lucratif créée par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. En vertu du contrat de gestion de la CGVMSL, qui doit expirer le 31 mars 2018, la Corporation gère, exploite et entretient la Voie maritime conformément à un accord de gestion, d'exploitation et d'entretien. La CGVMSL est par ailleurs tenue de présenter des plans d'activités quinquennaux au ministre des Transports faisant état des recettes et des charges d'exploitation prévues et d'un « plan de renouvellement des actifs ». La Corporation est autorisée à percevoir des droits et d'autres recettes pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, et à recouvrer d'autres fonds auprès du gouvernement du Canada afin d'éponger les déficits d'exploitation, le cas échéant.

Au cours de la saison 2002, le trafic estimatif confondu sur les deux sections de la Voie maritime a été d'environ 41,1 millions de tonnes, soit 1,4 % de moins qu'en 2001. Le minerai de fer s'est classé au premier rang parmi les produits expédiés, avec 9,6 millions de tonnes métriques, soit un gain de 11,4 %. Les céréales ont poursuivi leur mouvement à la baisse avec un repli de 12,8 % des volumes transportés. D'autres produits de l'industrie

sidérurgique et les cargaisons en vrac ont baissé d'environ 5 %. Les tableaux 8-9 et 8-10 illustrent les mouvements de marchandises et le trafic selon les produits respectivement pour 2001 et 2002. (Pour une série chronologique plus longue, voir les tableaux complets A8-9 et A8-10 à l'addendum.)

TABLEAU 8-9 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 2001 ET 2002

(Milliers de tonnes)

Année	*Section Montréal-lac Ontario*	*Section canal Welland*
2001	30 278	32 485
2002 (estimation)	29 845	31 785

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

TABLEAU 8-10 : TRAFIC PAR MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 2001 ET 2002

(Milliers de tonnes)

Année	*Céréales*	*Minerai de fer*	*Marchandises générales*	*Charbon*	*Autres*	*Total*
2001	11 792	8 657	3 005	4 804	13 447	41 705
2002[1]	10 292	9 641	4 215	4 159	12 810	41 117

Note : Trafic confondu sur les deux sections de la Voie maritime.
1. Les données de 2002 ont été estimées.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

PRIX ET TARIFS

Dans le cadre du contrat négocié avec les utilisateurs de la Voie maritime, la CGVMSL a décrété en 2002 une hausse de 2 % des péages sur la section canadienne de la Voie maritime. Toutefois, la Corporation a réussi à offrir un rabais de 1,5 % au cours de la saison 2002, car ses dépenses ont été inférieures aux montants prévus dans son plan d'activités pour la quatrième année d'affilée et qu'elle a réussi à augmenter le solde de son compte de réserve théorique à 12,1 millions $ au 31 mars 2002.

PORTRAIT FINANCIER

Au cours de l'exercice 2001-2002, les recettes que la Voie maritime a tirées des péages et d'autres sources se sont chiffrées à 64,5 millions $, contre 76,0 millions $ en 2000-2001. Les recettes des péages ont reculé à 62,0 millions $, ce qui représente une diminution importante par rapport aux 73,4 millions $ en 2000-2001. Cette baisse reflète le ralentissement de l'activité économique aux États-Unis et au Canada.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 53,2 millions $, soit une légère baisse par rapport à l'année d'avant. Les salaires, les traitements et les avantages sociaux ont représenté 84,9 % de ce total. Le programme de renouvellement des actifs s'est élevé à 24,5 millions $ en 2001-2002, contre 25,1 millions $ l'année précédente.

Le tableau 8-11 compare les résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent entre 1999-2000 et 2001-2002.

TABLEAU 8-11 : RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1999-2000 À 2001-2002

(Milliers de dollars)

Année	*Recettes*	*Dépenses*	*Excédent des recettes sur les dépenses*	*Excédent net des recettes sur les dépenses*[1]
1999-2000	76 026	75 156	870	630
2000-2001	76 031	80 045	(4 014)	(1 821)
2001-2002 (avril 2001 à mars 2002)	64 495	79 120	(14 625)	(2 118)

1. À la suite des contributions du Fonds de capital en fiducie.

Source : Rapport annuel de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

L'industrie maritime du Canada comprend une flotte d'exploitants canadiens qui offrent des services de transport intérieurs et transfrontaliers, et de transporteurs étrangers, dont les navires font escale dans les principaux ports du Canada, qui assurent le commerce international.

SERVICES INTÉRIEURS

La flotte marchande canadienne transporte la majorité des marchandises en vrac expédiées sur les Grands Lacs et le long des côtes du Canada. La flotte se définit ici comme les navires autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux[2] et battant pavillon canadien. À la fin de 2002, elle comptait 183 bâtiments et avait une capacité de chargement globale de 2,3 millions de tonnes.

Les transporteurs de vrac sec demeurent la base de la flotte marchande canadienne, puisqu'ils ont transporté 50 % du tonnage et compté pour 36 % des navires en 2002. La flotte de vraquiers comptait 65 bâtiments en 2002, dont des vraquiers à pont à bordages rectilignes principalement utilisés pour le transport des céréales, et des autodéchargeurs affectés au transport de divers produits

2 Jauge brute désigne la capacité en pieds cubes du volume intérieur de la coque et du volume des espaces clos sur le pont, divisée par 100. Ainsi, 100 pieds cubes de capacité équivalent à un tonneau de jauge brute. Cependant, la capacité de chargement d'un navire peut également s'exprimer en port en lourd nécessaire en tonnes (1 000 kg) pour immerger la coque à un tirant d'eau donné (généralement le tirant d'eau maximum l'été).

en vrac. À titre de comparaison, le nombre de navires-citernes a reculé de 41 en 1982 à 24 en 2002, alors que la part de leur capacité est passée de 11 % à 24 % du poids en lourd total grâce à l'ajout de plus gros bâtiments.

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure également des services intérieurs et internationaux. En 2002, l'Office des transports du Canada a estimé que la flotte canadienne de remorqueurs et de chalands se composait de 325 remorqueurs (d'une jauge brute de 117 000 tonneaux) et de 1 236 chalands et allèges (d'une jauge brute de 1,2 million de tonneaux).

Le tableau 8-12 illustre la capacité de transport de la flotte immatriculée au Canada selon le type de navire en 1982, 1992 et 2002.

TABLEAU 8-12 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA PAR TYPE, 1982, 1992, 2002

	En milliers de TPL (milliers de tonnes)			*Nombre de navires*		
Type de navires	*1982*	*1992*	*2002*	*1982*	*1992*	*2002*
Vraquiers	1 967	1 380	1 165	133	79	65
Navires-citernes	285	244	559	41	33	24
Marchandises générales	81	79	206	21	14	27
Traversiers	258	295	365	56	56	61
Autres	73	35	35	13	8	6
Total	**2 665**	**2 033**	**2 330**	**263**	**190**	**183**

Note : Navires autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux, y compris les traversiers sous propriétés gouvernementales.

Source : Office des Transports du Canada et Transports Canada

Est du Canada

Une flotte de vraquiers (à pont à bordages rectilignes et autodéchargeurs), de navires-citernes, de navires transportant des marchandises diverses et d'autres bâtiments ont transporté des marchandises dans l'Est du Canada, y compris dans l'Arctique. Algoma Central Corporation, Upper Lakes Group et Canada Steamship Lines sont les trois principaux exploitants dans la région des Grands Lacs–Saint-Laurent.

En 2002, Canada Steamship Lines (CSL) s'est portée acquéreur des trois derniers vraquiers opérationnels de N.M. Paterson & Sons Limited, alors que Paterson se retirait des services de navigation sur les Grands Lacs. Cela a poursuivi la tendance au regroupement dans la flotte intérieure des Grands Lacs.

Ouest du Canada

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure des services intérieurs de transport maritime de marchandises sur la côte Ouest. La plupart des exploitants se livrent à du commerce intérieur, mais certains assurent des services internationaux entre les ports du Canada et des États-Unis.

Le Washington Marine Group, qui appartient à l'homme d'affaires du Montana, Dennis Washington, contrôle plusieurs des grandes entreprises de remorqueurs et de chalands, notamment Seaspan International Ltd., le plus important exploitant canadien de remorqueurs et de chalands sur la côte Ouest, Cates Tugs, Norsk et Kingcome Navigation Company, qui appartenait auparavant à MacMillan Bloedel. Rivtow Marine Ltd. est la deuxième compagnie de remorqueurs en Colombie-Britannique.

Nord du Canada

Dans l'Ouest de l'Arctique, la Société des transports du Nord Limitée (STNL) est le principal exploitant de services maritimes dans la région du Nord canadien qui englobe le bassin du Mackenzie ainsi que les côtes et les îles de l'Arctique. Ses activités couvrent le fleuve Mackenzie, l'Ouest de l'Arctique, l'Alaska et le Grand Lac des Esclaves, et elle transporte des produits pétroliers bruts et des marchandises solides pour les collectivités, les installations de défense et les sites de prospection de gaz du Nord. La STNL exploite aussi des remorqueurs et des chalands à partir du port de Churchill qui desservent les collectivités de ce qui est maintenant la région de Kivalliq du Nunavut.

Dans l'Est de l'Arctique, c'est le gouvernement du Nunavut qui est désormais responsable de la mission de ravitaillement. L'Alliance N3 s'est vu adjuger un contrat de deux ans en 2001-2002 afin de coordonner tous les éléments du ravitaillement de l'Est de l'Arctique. L'Alliance N3 est une coentreprise entre la STNL, Nortran Inc. et Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI).

Outre le ravitaillement de la région de Baffin au Nunavut et la desserte par la STNL de la région de Kivalliq à partir de Churchill, les services d'approvisionnement à destination de la région du Nunavik sont gérés par le ministère des Transports du Québec, tandis que les Cris de la baie de James et de la baie d'Hudson sont desservis au départ de Mooseney (les marchandises provenant de la région de Toronto).

Des mines comme Polaris et Nanisivik possèdent également des navires qui livrent des denrées de ravitaillement à la région et repartent vers les marchés mondiaux avec du zinc et des concentrés de plomb. Fednav, le propriétaire du NM Arctic, joue un rôle actif sur ce marché.

Services internationaux

Les services internationaux de transport maritime des marchandises englobent le transport en vrac et le transport de ligne.

Par transport de vrac, on entend essentiellement le secteur de l'industrie qui utilise des navires de gros tonnage pour transporter une seule marchandise. Parmi les produits canadiens transportés en vrac, mentionnons le charbon, le minerai de fer et la potasse.

Le marché du transport de vrac évolue dans une conjoncture concurrentielle et se divise entre les affrètements à temps (contrats à terme) et les affrètements au comptant ou à la demande, qui englobent les contrats à court terme visant un nombre précis de voyages, de jours ou une quantité donnée de marchandises. La majeure partie du commerce international de vrac du Canada est assurée en vertu d'affrètements à temps par des navires battant pavillon étranger.

Le transport de ligne désigne le transport de marchandises conteneurisées à valeur élevée qui sont acheminées en vertu de tarifs publiés sur des routes commerciales à itinéraire fixe.

Le transport de ligne international est dominé par d'imposantes flottes de porte-conteneurs spécialisés qui sillonnent les principales routes commerciales du monde. La grande majorité des navires qui forment la flotte internationale contrôlée par le Canada battent pavillon étranger et emploient des officiers et des équipages étrangers. Les compagnies de navigation qui font escale dans les ports canadiens peuvent choisir d'offrir des services « de conférence » et « hors conférence ». Les transporteurs océaniques qui offrent des services de ligne sur une route commerciale commune choisissent souvent de former une conférence et de s'entendre collectivement sur les tarifs et les conditions de service. En vertu de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM), un groupe de lignes peuvent offrir leurs services selon les termes d'une entente de conférence, qui soustrait certaines de leurs pratiques aux dispositions de la *Loi sur la concurrence*.

Les compagnies hors conférence, que l'on appelle aussi « indépendantes », offrent généralement des tarifs et des services comparables à ceux des compagnies « de conférence » et contribuent à assurer la concurrence sur le marché du transport maritime international. Une compagnie de navigation peut également décider d'appartenir à une conférence sur certaines routes et d'être indépendante sur d'autres.

Services offerts aux expéditeurs canadiens

En 2002, l'Office des transports du Canada avait 14 accords de conférence en dossier. Douze conférences maritimes ont déposé des tarifs auprès de l'Office et deux des accords sont des accords non tarifaires.

Cinq des conférences exploitent des services entre l'Est du Canada, l'Europe du Nord et la Méditerranée. Atlantic Container Line, Canada Maritime Ltd., Hapag-Lloyd Container Line, P&O Nedlloyd, MITSUI O.S.K. Lines et Orient Overseas Container Lines sont au nombre des principales compagnies qui desservent le Canada comme membres d'une conférence.

Le tableau 8-13 donne la liste des 12 conférences maritimes qui ont déposé des tarifs et signé des accords de conférence.

TABLEAU 8-13 : CONFÉRENCES MARITIMES AYANT DESSERVI LE CANADA EN 2002

1. Canadian Continental Eastbound Freight Conference (E)
2. Canada-United Kingdom Freight Conference (E)
3. Continental Canadian Westbound Freight Conference (E)
4. Australia-Canada Container Line Association (E et O)
5. Mediterranean Canadian Freight Conference (E)
6. Canada/Australia-New Zealand Association Carriers (CANZAC) (E et O)
7. New Zealand-Canada Container Lines Association (E et O)
8. Canada Transpacific Stabilization Agreement (E et O)
9. Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference (Canada) (O)
10. Canada/Australia-New Zealand Discussion Agreement (E et O)
11. Canada North Atlantic Westbound Freight Conference (E)
12. Canada Westbound Transpacific Stabilization Agreement (E)

Note : E = côte Est, O = côte Ouest

Source : Office des transports du Canada

Les expéditeurs bénéficient non seulement de la concurrence entre les transporteurs membres d'une conférence et les transporteurs hors conférence, mais aussi de la concurrence que se livrent les membres d'une même conférence en vertu de la disposition relative aux mesures distinctes de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM). Cette disposition permet aux compagnies membres d'une conférence d'offrir des tarifs ou des services qui diffèrent de ceux qui sont publiés dans le tarif de la conférence. En vertu des récentes modifications apportées à la LDCM en 2001, toute mesure indépendante prise par une compagnie membre d'une conférence peut entrer en vigueur plus rapidement (après un avis de 5 jours au lieu de 15 selon l'ancienne loi).

Également en vertu de la LDCM de 2001, les compagnies membres d'une conférence peuvent désormais signer des contrats de service avec les expéditeurs sans divulguer les conditions et modalités des contrats à la conférence. Une conférence et un expéditeur peuvent également négocier et signer des contrats de service qui s'appliquent à tous les membres de la conférence. Ces contrats sont confidentiels mais, pour être conformes à la LDCM, ils doivent être déposés auprès de l'Office des transports du Canada.

En 2002, l'OTC a accepté le dépôt de 51 contrats de service[3], soit 47 de moins qu'en 2001. Les contrats concernaient à la fois le trafic entrant et sortant et des points d'origine/destination situés sur les côtes Est et Ouest du Canada. La durée moyenne de ces contrats était d'un an.

3 Les contrats de service sont des dispositions proconcurrentielles dont le but est d'harmoniser la législation canadienne sur les conférences maritimes avec celle de ses principaux partenaires commerciaux et d'appuyer la tendance récente à une plus grande dépendance à l'endroit du marché.

TRANSPORT MARITIME DES PASSAGERS

SERVICES DE TRAVERSIERS

Les principaux exploitants de traversiers du Canada font partie de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT). Les services de traversiers au Canada varient considérablement sur le plan des services, de la propriété et des navires utilisés. Les propriétaires peuvent être de petits exploitants du secteur privé, des gouvernements provinciaux ou des sociétés d'État fédérales. Des sociétés de traversiers, des municipalités, des gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral et d'autres sociétés privées détiennent, louent et exploitent des gares maritimes et des installations d'accostage. Les navires comprennent de petits transbordeurs à câble, de grands paquebots de croisière et des traversiers rapides, et les services peuvent être saisonniers ou offerts toute l'année.

Pour d'autres précisions sur les principaux services de traversiers, voir le tableau A8-11 de l'addendum. La plupart des grands exploitants de services de traversiers ont leur propre site Web, leurs propres routes et leurs propres taux.

On ne dispose pas encore des chiffres sur le trafic en 2002 pour tous les membres de l'ACOT. Les chiffres relatifs au trafic de 2001 permettent néanmoins de se faire une bonne idée de l'importance relative des activités de l'ACOT. On estime que le trafic passagers total dépasse 40 millions de passagers et 17 millions de véhicules. Cela représente environ 15 % du trafic mondial global des traversiers.

La British Columbia Ferry Corporation est de loin le plus gros exploitant du Canada. En 2001, elle a transporté près de 21,5 millions de passagers et 7,9 millions de véhicules. Des services de traversiers dans les eaux côtières sont également exploités par le ministère des Transports et de la Voirie de Colombie-Britannique et par Fraser River Marine Transportation; ces deux organismes ont transporté 6,6 millions de passagers et 3 millions de véhicules. Au Québec, la Société des traversiers du Québec a transporté 5,4 millions de passagers et 2,5 millions de véhicules.

En 2002, la société d'État fédérale Marine Atlantique SCC a vu son trafic augmenter pour atteindre un record de 512 000 passagers et de 245 000 véhicules entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse. Les exploitants de traversiers privés subventionnés par le gouvernement fédéral ont également vu leur trafic augmenter en 2002, puisqu'ils ont transporté environ 950 000 passagers et 340 000 véhicules. Les autres membres de l'ACOT, notamment des entreprises provinciales à Terre-Neuve, au Manitoba, en Ontario et au Nouveau-Brunswick, ont transporté environ 4 millions de passagers et 1,8 million de véhicules.

Les services de traversiers bénéficiant de l'aide du fédéral dans le Canada atlantique sont désormais limités à ceux qui sont offerts par Marine Atlantique SCC et deux exploitants du secteur privé, Northumberland Ferries Ltd. et C.T.M.A. Traversier Ltée. En outre, le gouvernement fédéral octroie une subvention annuelle à la Colombie-Britannique, qui est versée directement à BC Ferries.

INDUSTRIE DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE

Les grands paquebots de croisière qui font escale dans les ports canadiens appartiennent à des sociétés qui ont leur siège à l'étranger et ils battent pavillon étranger. Les nombreuses croisières proposées par ces paquebots appartiennent à deux grandes catégories, les croisières de luxe et les mini-croisières, qui diffèrent par la capacité des navires, selon qu'elle est supérieure ou inférieure à 150 passagers.

Après les Caraïbes et la Méditerranée, les croisières à destination de l'Alaska qui empruntent le Inside Passage sont les plus populaires du monde. Le port de Vancouver et (dans une mesure de plus en plus importante) celui de Seattle tiennent lieu de « ports d'attache » (points d'embarquement et [ou] de débarquement des passagers) à la plupart des paquebots de croisière. Au Canada Place de Vancouver, un troisième poste d'accostage a été ouvert à la gare maritime des paquebots de croisière. Prince Rupert, qui est déjà très actif sur le marché des paquebots de mini-croisières, a annoncé la construction d'un poste d'accostage de 9 millions $ pour les paquebots de croisière afin d'attirer les bâtiments de luxe qui desservent l'Alaska.

Dans l'Est du Canada, des paquebots de croisière de luxe partent régulièrement de New York pour remonter la côte Est, en faisant escale à Halifax, Charlottetown et dans d'autres ports de la côte Est, avant d'entrer dans le Saint-Laurent pour le remonter jusqu'à Québec et Montréal. Il y a également des croisières de plus courte durée au départ de New York ou de Boston, qui remontent la côte jusqu'à Halifax, Saint John et d'autres ports de l'Atlantique. Québec a ouvert une nouvelle gare pour paquebots de croisière en 2002, ce qui a entraîné une hausse spectaculaire du trafic passagers (qui a augmenté de 36 % par rapport à 2001).

Le tableau 8-14 illustre le trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports du Canada en 2001 et 2002. Pour une série temporelle plus

TABLEAU 8-14 : TRAFIC INTERNATIONAL DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE DANS LES PRINCIPAUX PORTS CANADIENS, 2001 ET 2002

(Passagers)

Année	*Vancouver*	*Montréal*	*Québec*	*Halifax*	*Saint John*
2001	1 060 383	23 900	48 776	160 241	88 190
2002 (prél.)	1 125 252	38 000	66 365	157 036	71 168

Source : Administrations portuaires canadiennes

complète (1992 à 2002), voir le tableau A8-12 de l'addendum. D'autres ports canadiens, comme Charlottetown et Victoria, profitent également des escales des principales compagnies de croisière.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le trafic maritime des marchandises s'est chiffré à 340 millions de tonnes[4] en 2001, soit une baisse de 2,4 % par rapport à 2000. Les flux intérieurs[5] ont représenté près du sixième de ce total (53,2 millions de tonnes), soit 2,3 % de moins qu'en 2000 (54,5 millions de tonnes). De ces flux intérieurs, les bâtiments battant pavillon canadien ont transporté 95,4 % (50,8 millions de tonnes).

En 2001, le trafic transfrontalier entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 108,0 millions de tonnes, soit une baisse de 0,6 % par rapport à 2000. Les navires battant pavillon canadien ont représenté un peu plus de la moitié de ce trafic, soit 50,3 %, pour un total de 54,3 millions de tonnes. Le reste du trafic international (hauturier ou outre-mer)[6] a reculé de 4,0 % en 2001 à 179 millions de tonnes. Les navires battant pavillon canadien n'ont assuré que 0,1 % de ce trafic.

Le tableau 8-15 illustre les tendances du trafic maritime du Canada, par secteur, pour les années 2000 et 2001.

TABLEAU 8-15 : STATISTIQUES DU TRAFIC MARITIME AU CANADA, PAR SECTEUR, 2000 ET 2001

(Millions de tonnes)

	Flux			*Total des flux*	*Total manutentionné*
	Intérieur	*Transfrontalier*	*Outre-mer*		
2000	54,5	108,6	185,2	348,3	402,8
2001	53,2	108,0	178,6	339,8	393,0

Source : Statistique Canada, cat. 54-205

Le tableau 8-16 montre la part de navires battant pavillon canadien dans le trafic maritime du Canada en 2001.

TABLEAU 8-16 : PROPORTION DE NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN DANS LES ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA, 2001

(Millions de tonnes)

Échanges maritimes du Canada	*Pavillon canadien*	*%*	*Pavillon canadien*	*%*	*Pavillon canadien*	*%*	*Trafic total*
Intérieurs	50,8	95,4	0,1	0,1	2,4	4,5	53,2
Canada / É.-U.	54,3	50,2	10,6	9,8	43,2	40,0	108,0
Hauturiers	0,2	0,1	0,1	0,0	178,4	99,9	178,6
Total	**105,2**	**31,0**	**10,7**	**3,2**	**223,9**	**65,9**	**339,8**

Source : Statistique Canada et Transports Canada

TRAFIC INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

TRANSPORT MARITIME DANS LES EAUX CANADIENNES EN 2002

Seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada ont le droit de transporter des passagers et des marchandises et de se livrer à des activités de transport maritime commercial dans les eaux canadiennes. En outre, seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada peuvent se livrer à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles non biotiques sur le plateau continental du Canada. Toutefois, lorsque aucun navire canadien n'est disponible ou en mesure d'assurer un service donné, les navires immatriculés à l'étranger mais naviguant dans les eaux intérieures peuvent demander à l'Agence des douanes et du revenu du Canada un permis de cabotage.

En 2002, l'Agence des douanes et du revenu du Canada a reçu 82 demandes de permis de cabotage, contre 100 en 2001. L'Office des transports du Canada a rejeté quatre de ces demandes et en a annulé une suite à l'avis d'opposition soulevé par un intervenant. Les États-Unis ont été le pavillon étranger dominant, avec 19 demandes.

Les demandes approuvées n'aboutissent pas toutes à la délivrance d'un permis au demandeur. Le secteur qui a fait l'objet du plus grand nombre de demandes a été celui des navires affectés à l'exploration et à la production pétrolières et gazières au large des côtes. En 2002, 16 demandes ont concerné des navires-citernes, 8 des navires sismiques et 8 des navires et des plates-formes de forage. À mesure que les activités au large se déplacent de l'exploration vers la production, le besoin de navires-citernes de grande capacité augmente. La demande d'un permis peut supposer l'utilisation de plusieurs navires-citernes pour un certain nombre de voyages sur une période de 12 mois.

4 D'après les flux de trafic plutôt que le tonnage manutentionné dans les ports canadiens (les volumes intérieurs ne sont pas comptabilisés deux fois).

5 Le trafic maritime en provenance et à destination d'un port canadien; les flux ne tiennent compte du volume du trafic qu'une seule fois, par opposition aux chargements et aux déchargements dans les ports, pour lesquels, dans le cas du trafic intérieur, les mêmes volumes sont comptabilisés deux fois.

6 Trafic à destination ou en provenance de tous les pays étrangers autres que les États-Unis.

Le tableau 8-17 montre le tonnage réel et le pourcentage de marchandises transportées par des navires immatriculés à l'étranger qui se sont livrés à des activités de trafic maritime intérieur en 2000 et 2001. Le tableau A8-14 de l'addendum rapporte la même information pour une période plus longue.

TABLEAU 8-17 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER DANS LE CABOTAGE CANADIEN, 2000 ET 2001

Année	*Canadien*	*%*	*Étranger*	*%*	*Total*
2000	53 885 963	98,85	627 067	1,15	54 513 030
2001	50 778 193	95,38	2 458 615[1]	4,62	53 236 808

1 Augmentation importante des expéditions de pétrole brut de Grand Bank (Hibernia) et Port Hawkesbury

Source : Transports Canada à partir de données de Statistique Canada

Les marchandises intérieures sont chargées et déchargées dans les ports canadiens et, par conséquent, elles sont manutentionnées deux fois dans le réseau portuaire. Le volume de marchandises intérieures a reculé de 2,4 % pour s'établir à 106,4 millions de tonnes en 2001. La baisse des expéditions de bois de pâte, de grumes et de boulons, de minerai de fer, de pierre, de sable et de gravier a neutralisé la hausse importante des expéditions de brut, de mazout, de blé et de charbon.

Le tableau 8-18 illustre le trafic maritime intérieur par région en 2001.

TABLEAU 8-18 : FLUX MARITIMES INTÉRIEURS PAR RÉGION DU CANADA, 2001

(Milliers de tonnes)

Région d'origine (chargement)	*--Région de destination (déchargements)-- Atlantique*	*Saint-Laurent*	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Toutes les régions*
Atlantique	8 936	3 093	437	7	12 473
Saint-Laurent	764	5 237	6 339	1	12 340
Grands Lacs	315	5 010	8 957	0	14 283
Pacifique	3	0	0	14 138	14 141
Toutes les régions	**10 018**	**13 340**	**15 733**	**14 146**	**53 237**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205

La majeure partie du trafic intérieur est concentrée dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. En 2001, les ports de la Voie maritime ont manutentionné 55,7 millions de tonnes (chargements et déchargements), ou 52 % du tonnage intérieur total. Les ports de la région du Pacifique ont manutentionné pour leur part 28,3 millions de tonnes, ou 26,6 % du total. En 2001, les ports de cette région ont manutentionné 5,0 millions de tonnes de marchandises intérieures en moins qu'en 2000, dont 99,8 % provenaient de cette région ou lui étaient destinées. Les ports de la région de l'Atlantique ont manutentionné 22,5 millions de tonnes de marchandises intérieures en 2001, soit 3,4 % de moins qu'en 2000.

En 2001, les produits primaires manutentionnés dans les échanges intérieurs ont été :

- le bois de pâte et les copeaux (13,5 millions de tonnes, en baisse de 11,5 % par rapport à 2000;
- la pierre, la chaux, le sable et le gravier (14,1 millions de tonnes, en baisse de 4,6 %);
- le minerai et les concentrés de fer (12,5 millions de tonnes, en baisse de 4,4 %);
- les grumes et les boulons (5,7 millions de tonnes, en baisse de 30,7 %);
- le pétrole brut (11,1 millions de tonnes, en hausse de 13,9 %);
- le mazout (8,8 millions de tonnes, en hausse de 7,6 %);
- le blé (8,4 millions de tonnes, en hausse de 2,5 %).

Ensemble, ces produits ont représenté plus des deux tiers (71 %) de tout le tonnage intérieur manutentionné dans les ports canadiens en 2001.

TRAFIC INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

En 2001, le volume de marchandises internationales manutentionnées s'est chiffré à 286,6 millions de tonnes, soit une baisse de 2,4 % par rapport à 2000. De ce total, 60,8 % était destiné aux exportations (trafic en transit et réexportations compris). Le Japon, la Chine, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et d'autres pays d'Europe de l'Ouest ont représenté plus de 60 % du trafic maritime international du Canada (exportations et importations) en 2001.

PARTS DU MARCHÉ DES NAVIRES CONFÉRENCE/HORS CONFÉRENCE

Le trafic de ligne hors conférence a augmenté de façon constante ces dernières années, à la fois en termes absolus et en pourcentage du trafic de ligne total. Il a néanmoins reculé à 17,4 millions de tonnes en 2001, alors que le trafic conférence est resté relativement stable par rapport à 2000. Les exploitants hors conférence ont toutefois assuré plus de 60 % du total du trafic de ligne. Si l'on tient compte du trafic transbordé hors conférence en provenance et à destination des États-Unis, la part des transporteurs hors conférence devient alors encore plus importante[7].

7 À noter que les données des tableaux ne sont pas rajustées pour tenir compte des envois américains transbordés qui transitent par les ports canadiens. Une grande partie de ce trafic est acheminée par des navires de conférence, mais à des taux hors conférence. La route maritime sans doute la plus touchée est celle qui relie l'Europe au Canada. Le port de Montréal estime qu'environ 50 % de son trafic de ligne se fait en provenance ou à destination des États-Unis. De plus, le port de Halifax manutentionne un volume croissant du trafic du *midwest* américain. Ces transbordements influent sur l'équilibre entre le trafic de conférence et le trafic hors conférence, au profit des exploitants indépendants.

Le tableau 8-19 illustre les parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien entre 2000 et 2001. Le tableau A8-15 de l'addendum rapporte les données depuis 1994.

TABLEAU 8-19 : PARTS CONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE DU TRAFIC DE LIGNE CANADIEN, 2000 – 2001

(Millions de tonnes)

	2000	*2001*
Conférence		
Exportations	3,9	3,7
Importations	6,8	6,6
Total	10,6	10,3
Hors conférence		
Exportations	12,6	11,6
Importations	7,9	5,8
Total	20,5	17,4

Source : Transports Canada, base de données internationales; Statistique Canada

Comme dans les années passées, sur le plan des marchandises transportées, les exploitants de conférence se sont concentrés presque exclusivement sur le trafic conteneurisé : 10,1 millions des 10,3 millions de tonnes de marchandises qu'ils ont transportées étaient dans des conteneurs. Le trafic hors conférence se caractérise lui aussi de plus en plus par un important pourcentage de marchandises en conteneurs (77 % en 2001), mais il englobe également les marchandises diverses et le néo-vrac.

La répartition du trafic de ligne par région d'origine et de destination permet également d'illustrer les parts relatives des transporteurs membres de conférence et des transporteurs hors conférence sur différents parcours. Le tableau 8-20 compare le trafic de ligne des transporteurs membres de conférence et celui des transporteurs hors conférence par région en 2001. La baisse du trafic des lignes membres de conférence en 2001 a touché la plupart des régions commerçantes mais, en particulier, les autres routes à destination de l'Amérique et de l'Europe.

TABLEAU 8-20 : TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION, 2001

(Millions de tonnes)

	Importations		*Exportations*		
Région	*Conférence*	*Hors-conférence*	*Conférence*	*Hors-conférence*	*Total*
Europe	4,3	2,2	3,6	1,2	11,3
Asie	2,3	1,6	–	8,0	11,8
Amérique centrale	–	0,4	–	0,7	1,1
Amérique du Sud	–	0,8	–	0,5	1,3
Autre Amérique	–	0,2		0,4	0,6
Moyen-Orient	–	0,2	–	0,4	0,6
Océanie	–	0,2	–	0,2	0,4
Afrique	–	0,2	–	0,1	0,4
Total	**6,6**	**5,8**	**3,6**	**11,5**	**27,5**

Note : – signifie nil.
Autre Amérique = Amérique du Nord plus Greenland et Saint Pierre et Miquelon.

Source : Transports Canada, base de données internationales; Statistique Canada

TRAFIC TRANSFRONTALIER ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Le trafic maritime du Canada à destination et en provenance des États-Unis a atteint 107,8 millions de tonnes en 2001, ce qui constitue une légère baisse par rapport à 2000. Les importations (déchargements aux États-Unis)[8] ont augmenté de 5,0 % en 2001, tandis que les exportations (chargements) ont reculé de 4,4 %.

Le tableau 8-21 illustre les échanges maritimes du Canada avec les États-Unis en 2000 et 2001. le tableau A8-16 de l'addendum illustre les échanges maritimes avec les États-Unis depuis 1986.

TABLEAU 8-21 : ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 2000 – 2001

(Millions de tonnes)

	Chargées	*Déchargées*	*Total*
2000	64,7	43,8	108,5
2001	61,9	46,0	107,9

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

En 2001, le volume de marchandises chargées dans des ports canadiens à destination des États-Unis s'est chiffré à 61,9 millions de tonnes. Sept produits ont constitué 80 % de ce volume : le pétrole brut (11,0 millions 74 millions de tonnes), le mazout (6,5 millions de tonnes), le gypse (6,0 millions de tonnes), le minerai de fer (5,0 millions de tonnes) et le sel (4,3 millions de tonnes).

Entre 2000 et 2001, il y a eu d'importants changements dans le volume des principaux produits exportés aux États-Unis. Les exportations d'essence ont fait un bond de 62,9 %, tandis que les exportations de mazout et de sel ont respectivement augmenté de 20,1 % et de 24,8 %. Par opposition, les exportations de minerai de fer ont reculé de 47,8 %, et celles de pétrole brut et de gypse ont diminué respectivement de 11,6 % et de 10,6 %.

Il y a eu deux grands corridors en 2001 : la route du Canada atlantique à destination de la région atlantique des États-Unis, et la route des Grands Lacs du Canada à destination des ports des Grands Lacs des États-Unis. La route de l'Atlantique a acheminé 33,6 millions de tonnes, ou 54 % des exportations totales vers les États-Unis, alors que la route des Grands Lacs a transporté 14,0 millions de tonnes, ou 23 % du total des exportations. Ces deux routes ont représenté 77 % du volume des produits exportés par le Canada aux États-Unis par voie maritime.

En 2001, les importations canadiennes de produits américains transportés par voie maritime ont augmenté de 5,0 %, passant de 43,8 millions de tonnes en 2000 à 46 millions de tonnes. Sept produits ont constitué plus de 80 % de ce volume : le charbon (22 millions de tonnes),

8 Ce qui comprend les marchandises en transit et transbordées.

le minerai de fer (4,5 millions de tonnes), le mazout (2,6 millions de tonnes), la pierre, la chaux, le sable et le gravier (3,0 millions de tonnes), les produits chimiques inorganiques (2,7 millions de tonnes), les autres produits pétroliers (2,2 millions de tonnes) et le soja (1,3 million de tonnes).

À l'instar des exportations, il y a eu d'importants écarts dans les volumes de produits importés des États-Unis entre 2000 et 2001. Les importations de charbon et de mazout ont augmenté respectivement de 10,1 % et 80,2 %, alors que les importations de minerai de fer et de pierre, chaux, sable et gravier ont reculé respectivement de 29,7 % et 11,2 %.

Plus de 75 % du volume total de tous les produits importés des États-Unis par voie maritime provenaient de ports des Grands Lacs. Les ports situés le long du littoral atlantique et dans le golfe du Mexique aux États-Unis en représenté 17,8 %, et les ports de la côte du Pacifique, les 6,7 % restants.

Le tableau 8-22 illustre le trafic entre les ports du Canada et les ports des États-Unis en 2001, et le tableau 8-23 illustre les échanges entre les ports des États-Unis et les ports du Canada.

TABLEAU 8-22 : TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION DES ÉTATS-UNIS, 2001

(Millions de tonnes)

Région d'origine au Canada	*Région de destination aux États-Unis*			
	Atlantique	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	33,6	0,2	0,2	33,9
Saint-Laurent	3,6	3,1	0,0	6,8
Grands Lacs	0,1	14,0	0,0	14,1
Pacifique	0,2	0,0	6,9	7,1
Total	**37,5**	**17,4**	**7,0**	**61,9**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TABLEAU 8-23 : TRAFIC CANADIEN EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS, 2001

(Millions de tonnes)

Région d'origine au Canada	*Région d'origine aux États-Unis*			
	Atlantique	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	3,8	0,4	0,1	4,4
Saint-Laurent	3,9	3,0	0,4	7,3
Grands Lacs	0,2	31,3	0,0	31,5
Pacifique	0,2	0,0	2,6	2,8
Total	**8,2**	**34,8**	**3,2**	**46,1**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TRAFIC MARITIME OUTRE-MER

Les échanges commerciaux maritimes entre le Canada et les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États-Unis) ont totalisé 179 millions de tonnes en 2001, soit un repli de 4 % par rapport à 2000. De plus, les exportations ont représenté une part plus importante de ce volume que les importations. Environ 63 % des exportations destinées aux pays d'outre-mer ont été chargées dans les ports de la côte Ouest, tandis que 90 % des importations d'outre-mer ont été déchargées dans les ports de la côte Est.

Le tableau 8-24 illustre le commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer en 2000 et en 2001. Le tableau A8-17 de l'addendum illustre le commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer depuis 1986.

TABLEAU 8-24 : COMMERCE MARITIME ENTRE LE CANADA ET LES PAYS D'OUTRE-MER, 2000 – 2001

(Millions de tonnes)

	Chargées	*Déchargées*	*Total*
2000	123,1	62,1	185,2
2001	112,5	66,3	178,8

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

En 2001, 112,5 millions de tonnes de marchandises ont été chargées dans des ports canadiens à destination d'autres pays que les États-Unis, soit 8,6 % de moins qu'en 2000. Les principaux produits expédiés du Canada étaient le charbon (27,6 millions de tonnes), le minerai de fer (17,6 millions de tonnes), le blé (15,2 millions de tonnes), les marchandises conteneurisées (13,0 millions de tonnes), la pâte de bois (6,7 millions de tonnes), le soufre (5,3 millions de tonnes) et la potasse (3,9 millions de tonnes). Un peu plus de 10 % de ce trafic était conteneurisé.

Les exportations de charbon, de minerai de fer, de blé, de pâte de bois, de potasse et de soufre ont accusé d'importants replis en 2001 par rapport à 2000. Les exportations de minerai de fer ont reculé de 12,9 %, celles de charbon, de 8,7 %, et celles de blé, de 9,0 %. Les volumes de mazout ont toutefois augmenté de 69 %.

En 2001, les trois cinquièmes des marchandises canadiennes exportées vers des pays d'outre-mer ont été chargées dans des ports de l'Ouest du Canada. Les ports situés le long de la Voie maritime du Saint-Laurent ont manutentionné la majeure partie des marchandises sur la côte Est. Les ports de la côte Ouest ont dominé les exportations à destination de l'Asie et de l'Océanie, soit 88 %, alors que les ports de la côte Est ont manutentionné 73 % des volumes expédiés vers l'Europe.

En 2001, 66,3 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par bateau en provenance d'outre-mer et déchargées dans les ports canadiens, soit une hausse de 6,7 % par rapport à 2000. Le pétrole brut[9] a dominé les importations, avec 32 millions de tonnes, ou 48 % de toutes les marchandises déchargées en provenance d'outre-mer. Les autres principaux produits déchargés comprennent les marchandises conteneurisées (10,1 millions de tonnes), le charbon (3,0 millions de tonnes), les produits

9 Ce qui comprend les transbordements de pétrole brut de la mer du Nord.

chimiques inorganiques (3,1 millions de tonnes), l'alumine et la bauxite (5,5 millions de tonnes), le fer et l'acier (2,1 millions de tonnes) et le mazout (1,9 millions de tonnes). Près de 15 % des marchandises étaient conteneurisées.

En outre, plus de 89 % des marchandises en provenance de pays d'outre-mer ont été déchargées dans les ports de la côte Est du Canada. Ces marchandises provenaient principalement d'Europe, du Moyen-Orient et d'Afrique.

Le tableau 8-25 illustre le trafic maritime du Canada à destination des marchés d'outre-mer, alors que le tableau 8-26 illustre le trafic maritime du Canada en provenance d'outre-mer en 2001.

TABLEAU 8-25 : TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION D'OUTRE-MER, 2001

(Millions de tonnes)

	Région d'origine au Canada		
Région de destination à l'étranger	*Ports de l'Est*	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Asie et Océanie	6,5	48,0	54,5
Europe	24,7	9,0	33,7
Amérique du Sud et centrale	5,7	9,3	15,0
Moyen-Orient et Afrique	4,7	4,6	9,3
Total	**41,6**	**70,9**	**112,5**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que les totaux présentent certains écarts.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TABLEAU 8-26 : TRAFIC MARITIME DU CANADA EN PROVENANCE D'OUTRE-MER, 2001

(Millions de tonnes)

	Région de destination au Canada		
Région de destination à l'étranger	*Ports de l'Est*	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Europe	28,6	0,3	28,9
Moyen-Orient et Afrique	14,8	0,1	14,9
Amérique du Sud et centrale	13,1	0,8	13,9
Asie et Océanie	3,0	5,5	8,5
Total	**59,5**	**6,7**	**66,2**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que les totaux présentent certains écarts.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

COMMERCE MARITIME

Selon les données internationales sur le commerce, la valeur des échanges maritimes internationaux du Canada en 2001 a été de l'ordre de 98,3 milliards $ (à l'exclusion des expéditions via les ports des États-Unis). Cela marque une baisse de 4,1 % par rapport à 2000. Les exportations par bateau se sont chiffrées à 44,6 milliards $ et les importations, à 53,8 milliards $. La valeur des exportations a reculé de 4,7 %, notamment en raison d'une baisse des marchandises destinées à l'Europe de l'Ouest (Royaume-Uni, Allemagne, Belgique et Italie) et à l'Asie (Japon, Chine, Corée du Sud et Taiwan). La valeur des importations a elle aussi reculé de 3,6 %.

Le tableau 8-27 illustre la valeur de la part maritime du commerce international du Canada en 2001.

TABLEAU 8-27 : VALEUR DU MODE MARITIME DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL CANADIEN, 2001

(Milliards de dollars canadiens)

	Maritime	*Tous les modes*	*Maritime (%)*
Transfrontalier			
Exportations[1]	9,59	350,74	2,7
Importations	3,53	218,30	1,6
Total É.-U.	**13,12**	**569,03**	**2,3**
Autres pays			
Exportations[1]	34,96	51,77	67,5
Importations	50,24	124,67	40,3
Total	**85,20**	**176,44**	**48,3**

1 Comprend les exportations et les ré-exportations intérieures

Source : Statistique Canada, cat. 65-205, totalisations spéciales

Le trafic maritime avec les États-Unis s'est chiffré à 13,1 milliards $ en 2001, grâce à des exportations d'une valeur de 9,6 milliards $. Toutefois, cette valeur n'a représenté que 2,3 % du total des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. Le gros du trafic a été assuré par des moyens de transport de surface, comme le camion et le train.

En 2001, le commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États-Unis) s'est chiffré à 85,2 milliards $, les exportations comptant pour 35 milliards $ et les importations, pour 50,2 milliards $. Sur le plan de la valeur, le transport maritime a représenté 48 % de tous les échanges commerciaux avec les pays d'outre-mer et a été le mode dominant de transport des marchandises avec les pays d'outre-mer.

Les principales régions avec lesquelles se font ces exportations et importations sont l'Asie, l'Europe de l'Ouest et les États-Unis. Les principaux produits exportés à l'étranger (États-Unis y compris) ont été les produits forestiers (8,6 milliards $), l'essence/carburant aviation (4,5 milliards $) et le blé (3,4 milliards $). Au nombre des importations, il faut mentionner le pétrole brut (10,6 milliards $), les véhicules automobiles (7,6 milliards $), les produits manufacturés/divers (6,9 milliards $) et les machines (4,2 milliards $). Pour connaître les principaux pays et les principaux produits exportés/importés selon la valeur, voir le tableau A8-18 de l'addendum.

TRANSPORT AÉRIEN 9

L'industrie du transport aérien a continué d'affronter une conjoncture difficile en 2002, rendant la stimulation de la demande tout à fait problématique

ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2002

COMMISSAIRE AUX PLAINTES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN

Le ministre des Transports a nommé une nouvelle Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, M^me^ Liette Lacroix Kenniff, en septembre 2002. En janvier 2003, la Commissaire a publié son rapport pour la période de janvier à juin 2002. On constate à la lecture de ce rapport que le public a déposé moins de plaintes que lors de périodes précédentes comparables, soit 2 205 entre juillet 2001 et juin 2002 contre 2 745 durant la même période l'année d'avant. La plupart des plaintes déposées entre janvier et juin 2002 portaient sur la qualité des services (33 %), les horaires des vols (20 %), la vente des billets (13 %) et la manutention des bagages (12 %). Près des deux tiers (68 %) des plaignants ont affirmé qu'ils étaient entièrement ou partiellement satisfaits de l'aboutissement des plaintes traitées par le Bureau de la commissaire. Dans son rapport, cette dernière recommande que les transporteurs aériens indiquent le prix véritable du billet dans leurs annonces publicitaires; évitent de faire paraître des annonces trompeuses; affichent publiquement et bien en vue leurs limites de responsabilité civile; dédommagent les passagers en cas de déclassement.

LOI SUR LES AÉROPORTS DU CANADA

En 2001, le gouvernement du Canada a fait part de son intention d'élaborer une *Loi sur les aéroports du Canada*. Cette loi éclaircira les rôles et les responsabilités des administrations aéroportuaires. Les premières ébauches ont porté sur un certain nombre d'autres questions, notamment la reddition de compte au public et aux utilisateurs, l'amélioration de la gestion, les principes d'établissement des frais, la surveillance des activités auxiliaires et les impératifs se rattachant aux obligations internationales du Canada.

La loi s'inspire de la Politique nationale des aéroports (PNA) de 1994 et elle complétera le cadre législatif régissant tous les paramètres de l'industrie du transport aérien, notamment NAV Canada, les compagnies aériennes et les aéroports. Elle traitera des questions soulevées dans le Rapport de consultation de l'examen des baux des administrations aéroportuaires locales (AAL), des préoccupations soulevées par le vérificateur général en octobre 2000 et du rapport publié en juillet 2001 par le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*. On s'attend à ce que ce projet de loi soit déposé devant la Chambre des communes en mars 2003.

EXAMEN DES LOYERS

En 2001, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il passerait en revue la politique des loyers des aéroports loués du Réseau national d'aéroports (RNA), étant donné que la majorité des cessions aux exploitants locaux est terminée. Cet examen fait suite aux demandes des aéroports et du secteur aéronautique et aux préoccupations soulevées par le vérificateur général dans son rapport d'octobre 2000. Il a pour but d'assurer que la politique des loyers aéroportuaires du gouvernement fédéral établit un équilibre entre les intérêts de tous les intervenants, notamment l'industrie du transport aérien et les contribuables canadiens. Cet examen se déroule en même temps, mais indépendamment de l'élaboration de la *Loi sur les aéroports du Canada*, et il prévoit des consultations avec les intervenants.

SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

La plupart des compagnies aériennes utilisent un système informatisé de réservation (SIR) pour distribuer leurs services aériens aux agents de voyages. Ces systèmes sont régis par un règlement adopté en 1995 en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* afin d'assurer une concurrence saine. Pour faire face à la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada et à l'utilisation accrue des réservations par Internet, Transports Canada a entrepris un examen de sa réglementation régissant les systèmes informatisés de réservation. Les résultats de cet examen devraient être connus en juin 2003.

DROIT POUR LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS DU TRANSPORT AÉRIEN

Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, annoncé dans le Budget 2001 du gouvernement fédéral, a été mis en place à partir du 1er avril 2002. Le droit est payé par la personne qui achète le service de transport aérien afin de financer les coûts du système amélioré de sécurité du transport aérien mis en place suite aux attaques terroristes aux États-Unis le 11 septembre 2001. Le transporteur recueille le droit auprès de la personne qui achète le service de transport aérien au moment du paiement du service. Le coût total du droit est de 12 $ par embarquement, jusqu'à concurrence de 24 $ par billet pour les vols intérieurs, de 12 $ pour les vols transfrontaliers sur le territoire continental des États-Unis et de 24 $ pour les autres vols internationaux. Pour le marché intérieur, le droit s'applique uniquement aux vols entre les 89 aéroports ou l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien offre le système amélioré de sécurité de transport aérien.

MODIFICATION DE LA *LOI SUR LA CONCURRENCE*

Le projet de loi C-23, adopté en juin 2002, autorise le Tribunal de la concurrence à prolonger la durée des ordonnances d'interdiction émises par le Commissaire de la concurrence si celui-ci a besoin de temps supplémentaire pour procéder à l'examen d'une question. Le projet de loi confère également au Tribunal son propre pouvoir d'émettre une ordonnance d'interdiction pendant le déroulement d'une enquête du Commissaire. Les ordonnances d'interdiction servent à mettre un terme à d'éventuelles activités anticoncurrentielles avant qu'une décision définitive soit prise sur leur légitimité. Le projet de loi C-23 confère également au Bureau de la concurrence le pouvoir d'imposer des sanctions administratives pécuniaires pouvant atteindre 15 millions $ à quiconque exploite un service aérien intérieur qui a été reconnu coupable d'avoir abusé de sa position dominante.

COLLECTE ÉLECTRONIQUE DE STATISTIQUES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

La Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) est un projet pilote dont le but est de recueillir et de fournir électroniquement des données sur le transport aérien à l'industrie, avec la collaboration de Statistique Canada et de l'Office des transports du Canada. Six aéroports et cinq compagnies aériennes ont pris part à ce projet, et l'évaluation faite du projet par les participants s'est traduite par la recommandation d'appliquer le CESTA à tous les transporteurs et aéroports.

PROGRAMME DE DÉDOMMAGEMENT DES COMPAGNIES AÉRIENNES

Le 2 octobre 2001, le ministre a annoncé un programme de 160 millions $ visant à dédommager les transporteurs aériens canadiens et les exploitants de services aériens spécialisés des pertes encourues à cause de la fermeture de l'espace aérien du Canada après les attaques terroristes du 11 septembre 2001. Les premiers paiements ont été effectués en 2001, et tous les paiements, qui se sont chiffrés à 99 318 412,98 $, avaient été versés en mai 2002.

INDEMNISATION AU TITRE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE EN CAS DE GUERRE ET D'ACTE DE TERRORISME

Le 22 septembre 2001, après que les compagnies d'assurances internationales ont retiré leurs niveaux de couverture précédents, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il verserait un dédommagement à court terme au titre de la responsabilité civile en cas de guerre et d'acte de terrorisme aux fournisseurs de services aériens essentiels au Canada. Ce programme d'indemnisation continue d'être en vigueur pour des périodes renouvelables de 60 jours. On s'efforce encore de trouver une solution internationale à long terme.

INITIATIVES PROVINCIALES ET TERRITORIALES

Le 14 novembre 2002, le gouvernement du Québec et Air Canada ont annoncé la signature d'un accord de trois ans en vertu duquel la compagnie aérienne offre des tarifs réduits aux utilisateurs non gouvernementaux des services de transport aérien sur 15 routes régionales et le maintien des services sur ces routes, en échange de quoi le gouvernement du Québec s'engage à acheter des services aériens d'Air Canada. Après une plainte déposée par Jetsgo, le Bureau de la concurrence a analysé l'accord, et conclu qu'il ne contrevenait pas à la *Loi sur la concurrence*.

Le Yukon a adopté sa propre politique sur les voyages aériens du gouvernement en avril 2002, laquelle prévoit que le gouvernement doit répartir ses achats de billets d'avion également entre les compagnies concurrentes qui offrent des services tout au long de l'année. Cette politique autorise également le gouvernement à provisoirement cesser de faire affaires avec toute compagnie aérienne qui, de son avis, cherche à évincer d'autres transporteurs du marché. Le gouvernement du Nunavut procède actuellement à l'évaluation des services aériens dans son territoire afin de trouver avec les transporteurs des moyens d'améliorer les routes et les fréquences.

LOI SUR LE PRÉCONTRÔLE

La *Loi sur le précontrôle* et ses règlements d'application sont entrés en vigueur le 1er mai 2002. En vertu de la Loi, les inspecteurs à la frontière avec les États-Unis peuvent administrer, dans les limites d'une zone de précontrôle d'un aéroport canadien, certaines lois américaines ayant trait aux douanes, aux services d'immigration, à la santé publique, à l'inspection des aliments de même qu'à la protection des végétaux et à la santé des animaux.

Toutefois, les agents de précontrôle américains ne peuvent exercer les pouvoirs qui leur sont conférés par la Loi tant que des secteurs de précontrôle n'ont pas été désignés et que le nouvel Accord de précontrôle signé entre le Canada et les États-Unis ne sera pas entré en vigueur. La désignation de zones de précontrôle, qui relève du ministre des Transports (de concert avec le ministre des Affaires étrangères), et l'entrée en vigueur du nouvel Accord de précontrôle devraient se produire durant la première moitié de 2003.

L'entrée en vigueur de l'Accord de précontrôle officialisera les précontrôles en transit à Vancouver (qui sont actuellement assurés à titre expérimental) et autorisera leur adoption à Calgary, Montréal et Toronto. D'autres aéroports canadiens dotés d'installations américaines de précontrôle (Edmonton, Ottawa, Winnipeg) seront ensuite admissibles aux précontrôles en transit.

POLITIQUE DE DÉSIGNATIONS MULTIPLES

Le 21 mai 2002, le ministre a annoncé une nouvelle politique de désignations multiples en vertu de laquelle tous les transporteurs aériens du Canada peuvent désormais demander l'autorisation d'exploiter des services aériens réguliers internationaux, peu importe la taille des marchés desservis. Auparavant, la politique permettait de désigner plus d'un transporteur aérien canadien sur les marchés autres que ceux des États-Unis, uniquement si ces marchés comptaient plus de 300 000 allers simples réguliers de transport de passagers par an. Ce seuil a été supprimé pour favoriser la concurrence, l'innovation et la croissance dans l'industrie du transport aérien, et pour offrir de nouvelles options de vols internationaux aux consommateurs. Grâce à la modification de cette politique, Air Transat a pu être désignée pour desservir un certain nombre de nouvelles destinations européennes : Portugal, Belgique, Pays-Bas, Irlande, Italie et Pologne. La nouvelle politique n'a aucune incidence sur l'accord « ciel ouvert » entre le Canada et les États-Unis, qui autorise déjà les désignations multiples.

ACCORDS BILATÉRAUX

Le Canada a fixé son calendrier de négociations d'accords bilatéraux de transport aérien pour 2002. Cela fait suite aux priorités de l'industrie du transport aérien du Canada et aux demandes adressées par des pays étrangers. Les transporteurs affrétés du Canada ont continué de manifester de l'intérêt pour l'exploitation de vols internationaux réguliers en 2002.

D'importantes modifications et une multiplication des possibilités de vols aériens ont été obtenues grâce aux accords bilatéraux de transport aérien signés avec l'Italie au mois de mai, la République tchèque au mois de juin, la Suisse au mois d'octobre et Hong Kong au mois de décembre. Plus de villes du Canada sont désormais accessibles aux vols réguliers, comme c'est le cas d'un plus grand nombre de villes en Italie et en Suisse. Les compagnies aériennes canadiennes, suisses, italiennes, tchèques et de Hong Kong jouissent désormais d'une plus grande souplesse lorsqu'elles décident d'exploiter des services aériens avec leurs propres appareils ou en vertu d'un partage des codes. Les accords modifiés avec l'Italie, la République tchèque et la Suisse contiennent de

nombreuses dispositions sur la sécurité et la sûreté aériennes, et offrent aux compagnies aériennes une plus grande flexibilité au niveau de la capacité et des prix. Les nouvelles dispositions conclues avec Hong Kong prévoient l'ajout de droits libéraux de partage des codes, ce qui permet à une compagnie aérienne de mettre son indicatif de code sur le vol d'une autre compagnie. Ces nouveaux droits autoriseront Air Canada et toute autre compagnie aérienne canadienne susceptible d'être désignée à l'avenir à négocier un partage de codes avec d'autres compagnies aériennes à destination, en provenance et au-delà de Hong Kong, qui est une des principales portes d'entrée en Asie. Cathay Pacific Airways et d'autres compagnies aériennes désignées de Hong Kong jouiront des mêmes droits à destination, en provenance et au-delà du Canada. Les accords de transport aérien avec Israël et la Nouvelle-Zélande ont été prolongés durant l'année, offrant aux compagnies aériennes de nouvelles possibilités.

INFRASTRUCTURE

L'infrastructure de transport aérien du Canada se compose des aéroports et du Système de navigation aérienne (SNA). Le rôle de Transports Canada, qui était celui de propriétaire et d'exploitant des aéroports, est devenu celui de propriétaire et d'organe de réglementation des aéroports et, même si le Ministère continue d'être responsable de la réglementation et de la sécurité du SNA, il en a cédé la propriété à NAV Canada. Tous ces changements ont pour objectif de promouvoir la sécurité, l'efficacité, l'abordabilité, l'intégration des services, l'innovation et la commercialisation.

AÉROPORTS

Le Canada compte environ 1 700 aérodromes répartis en trois catégories : les hydroaérodromes, qui peuvent accueillir des avions à flotteurs et à skis, les héliports qui peuvent accueillir des hélicoptères, et les aéroports qui peuvent accueillir des aéronefs à voilure fixe. Les aérodromes sont des installations enregistrées auprès de Transports Canada comme sites d'atterrissage et de décollage des aéronefs.

La majeure partie des activités de l'aviation commerciale au Canada a lieu dans des aéroports certifiés qui, en raison de leur niveau d'activités ou de leur emplacement, sont tenus de respecter les normes de Transports Canada sur la certification des aéroports.

À la fin de 2002, le *Supplément de Vol Canada* et le *Supplément hydroaérodromes Canada* faisaient état de 1 722 aérodromes certifiés ou réglementés. Le tableau 9-1 indique le nombre d'aéroports pouvant accueillir des aéronefs à voilure fixe.

TABLEAU 9-1 : AÉROPORTS TERRESTRES CANADIENS POUVANT ACCUEILLIR DES AÉRONEFS À VOILURE FIXE, 2002

	Certifiés	*Enregistrés*	*Militaires*	*Total*
Héliports	179	81	9	269
Hydroaéroports	11	332	0	343
Aéroports terrestres	352	745	13	1 110
Total	**542**	**1 158**	**22**	**1 722**

Source : Supplément de vol Canada, 23 janvier 2003; Supplément hydroaérodromes Canada, 23 mars 2002.

Au total, 263 aéroports terrestres ont accueilli des vols passagers réguliers, alors que les 847 autres ont servi à d'autres usages publics et privés.

Depuis l'entrée en vigueur de la Politique nationale des aéroports (PNA) en 1994, le gouvernement fédéral a réduit son rôle de gestionnaire, exploitant et propriétaire des aéroports. Le processus de cession est pratiquement terminé, et la situation actuelle des cessions est affichée tous les mois sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/rapport-mensuel/menu.htm.

RECETTES ET DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES

Les administrations aéroportuaires assurent l'exploitation de la majorité des aéroports du RNA appartenant au gouvernement fédéral en vertu de baux à long terme, à l'exception des trois aéroports du RNA des territoires, lesquels appartiennent aux gouvernements territoriaux qui en assurent l'exploitation, et de l'aéroport de Kelowna, qui est exploité par la ville de Kelowna. Les administrations aéroportuaires sont constituées en sociétés sans capital-actions et sans but lucratif, avec un conseil d'administration indépendant. Leurs états financiers pour l'exercice qui s'est terminé en 2001 sont illustrés au tableau A9-1 de l'addendum. L'aéroport de Prince George est le dernier aéroport du RNA et devrait être cédé le 31 mars 2003.

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

Depuis avril 1995, le gouvernement fédéral finance le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) afin d'aider les aéroports admissibles qui ne font pas partie du Réseau national d'aéroports à financer leurs projets d'immobilisations ayant trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges

d'exploitation. Pour être admissibles à ce programme, les aéroports doivent accueillir au minimum 1 000 passagers par an, respecter les normes de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement fédéral. En 2002, le programme a approuvé le financement de 52 projets dans 40 aéroports d'une valeur estimative totale de 40,8 millions $. Le tableau A9-2 de l'addendum illustre, par province, la répartition des fonds du PAIA depuis la création du programme, tandis que le tableau A9-3 de l'addendum énumère les projets du PAIA approuvés en 2002.

Frais d'améliorations aéroportuaires

Un certain nombre d'administrations aéroportuaires ont imposé des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) ces dernières années. En moyenne, les FAA représentent aujourd'hui environ 20 % des recettes totales des aéroports, et ce pourcentage continue d'augmenter. La plupart des FAA varient entre 10 $ et 15 $ par passager. La majorité sont perçus dans le prix des billets des transporteurs, mais certains sont perçus directement par les aéroports. Pour une liste des FAA actuels des 26 aéroports du RNA, voir le tableau A9-4 de l'addendum.

Système de navigation aérienne

Société privée sans capital-actions, NAV Canada est devenue propriétaire et exploitant du Système de navigation aérienne (SNA) du Canada le 1er novembre 1996, en l'achetant pour la somme de 1,5 milliard $. Le système se compose de sept centres de contrôle régional (CCR), d'une unité de contrôle terminal, de 43 tours de contrôle, de 77 stations d'information de vol et de 67 centres d'entretien, ainsi que d'un réseau de plus de 1 400 aides terrestres à la navigation. NAV Canada fournit des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol, d'exposés météorologiques, des services consultatifs d'aéroport et des aides électroniques à la navigation. Depuis 1996, NAV Canada a consacré près de 1 milliard $ à l'implantation de nouveaux systèmes et technologies.

Résultats financiers

NAV Canada a le droit de fixer et de percevoir des frais de service auprès des propriétaires et des exploitants d'aéronefs. La plupart des frais de service du SNA s'appliquent aux transporteurs aériens commerciaux. Il s'ensuit que l'instabilité financière des différents transporteurs aériens risque d'avoir des conséquences à court terme sur les mouvements de trésorerie de NAV Canada.

En vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, NAV Canada est exploitée sur le mode du seuil de rentabilité. Pour l'exercice 2001-2002, les recettes ont égalé les dépenses de 971 millions $ (contre 916 millions $ en 2000-2001), ce qui n'a été possible que par l'utilisation intégrale du compte de stabilisation des tarifs de l'entreprise, qui accuse aujourd'hui un déficit de 19 millions $.

Les attaques terroristes du 11 septembre 2001 et le fléchissement de l'économie mondiale ont eu et continuent d'avoir des effets très néfastes sur l'industrie du transport aérien dans le monde entier. Depuis ces événements, quantité de transporteurs ont dû sérieusement réduire leur capacité en raison d'une baisse du nombre de passagers. Malgré une reprise progressive du trafic aérien durant la deuxième moitié de l'exercice 2001-2002, la baisse générale a eu et continue d'avoir de profondes répercussions sur les recettes de NAV Canada. Le manque à gagner par rapport au niveau prévu avant le 11 septembre 2001, pour les quatre exercices prenant fin le 31 août entre 2002 et 2005, devrait se chiffrer à environ 360 millions $, à la condition qu'il n'y ait pas d'autres forces macroécomiques majeures qui viennent perturber le trafic aérien. Le manque à gagner réel rendra nécessaire un rajustement des frais de service, une majoration des recettes provenant d'autres sources et (ou) une réduction des dépenses afin de respecter les principes de facturation établis dans la *Loi sur le système de navigation aérienne*.

Tandis que NAV Canada subissait les contrecoups du fléchissement de l'industrie du transport aérien, la société a élaboré un plan équilibré pour éponger le manque à gagner prévu de 145 millions $ au cours de l'exercice qui a pris fin le 31 août 2002. Ce plan prévoyait une combinaison des éléments suivants : baisse des dépenses; majoration des recettes en vertu d'une hausse de 6 % des frais de service, entrée en vigueur le 1er janvier 2002; recettes provenant de son compte de stabilisation des tarifs. Une hausse supplémentaire de 3 % des frais de service est entré en vigueur le 1er janvier 2003. Le tableau 9-2 résume les résultats financiers de NAV Canada en 2000-2001 et 2001-2002.

TABLEAU 9-2 : RÉSULTATS FINANCIERS DE NAV CANADA, 2001 ET 2002

(Milliers de dollars)

	2000/2001	*2001/2002*
Recettes totales	915 653	971 247
Charges d'exploitation	717 176	763 511
Autres charges	198 477	207 736
Dépenses d'immobilisations	**(114 034)**	**(123 405)**

Source : Rapports annuels de NAV Canada

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

PRINCIPAUX INTERVENANTS

AIR CANADA ET SES FILIALES

Avec ses filiales, Air Canada a continué d'être le transporteur dominant du Canada en 2002, avec des recettes se chiffrant à 9,8 milliards $. Le transporteur a assuré la desserte de 66 villes au Canada, de 55 aux États-Unis et de 30 destinations internationales dans 23 pays. Il est un des membres fondateurs de la Star Alliance, consortium de 14 compagnies aériennes qui desservent 729 destinations dans 124 pays. Air Canada compte également trois filiales à cent pour cent : Jazz qui exploite des routes nationales et transfrontalières moins fréquentées, en particulier de petites collectivités; Zip qui a vu le jour le 22 septembre 2002, et qui assure de fréquents vols à bas prix sur les faisceaux intérieurs; Vacances Air Canada qui offre des voyages organisés vers les destinations les plus courues. Outre ses filiales, Air Canada offre des vols secs sous la marque de commerce Tango à destination des villes les plus populaires du Canada et des États-Unis. Jetz, qui est une division interne d'Air Canada, offre des vols affrétés de luxe aux équipes sportives et aux entreprises. En outre, il existe quatre exploitants indépendants de vols locaux (Air Creebec, Air Georgian, Air Labrador et Central Mountain Air) qui assurent des vols régionaux pour le compte d'Air Canada.

TRANSPORTEURS À FAIBLES COÛTS

Sur le plan intérieur et sur certaines routes transfrontalières, le Canada a vu l'arrivée et l'essor d'un certain nombre de transporteurs à faibles coûts depuis quelques années. De fait, ces transporteurs sont à l'origine de la majeure partie de la croissance du trafic, tendance qui n'est pas propre au Canada, mais au monde entier. La compagnie WestJet, basée à Calgary, est aujourd'hui le deuxième plus gros transporteur intérieur du Canada pour ce qui est du nombre de passagers transportés. Elle dessert 21 villes au moyen de 36 appareils, et a touché en 2002 des recettes de 594 millions $. CanJet, qui a son siège à Halifax, a repris ses vols en juin 2002 après une absence de 14 mois suite à son acquisition antérieure par Canada 3000, qui a déclaré faillite en 2001. À la fin de l'année, CanJet exploitait cinq appareils et desservait sept villes canadiennes. Jetsgo, qui est située à Montréal, desservait à la fin de l'année six destinations canadiennes avec trois appareils.

EXPLOITANTS DE VOLS D'AFFRÈTEMENT

Le Canada possède un certain nombre de compagnies de vols d'affrètement qui assurent des vols intérieurs et internationaux. Ces compagnies assurent des vols point à point et desservent des destinations de loisir, souvent dans le cadre d'un forfait de vacances. Ces marchés sont généralement desservis selon de basses fréquences (parfois seulement un ou deux vols par semaine) et sont éminemment saisonniers, les vols l'été étant assurés essentiellement vers l'Europe ou à l'intérieur du Canada et les vols d'hiver, vers le Sud. Les grands protagonistes de ce segment de l'industrie sont Air Transat et SkyService Airlines. Air Transat, qui a son siège à Montréal, est la deuxième plus grosse compagnie du Canada au chapitre des recettes (801 millions $ en 2001) et a une flotte de 17 appareils. SkyService est basée à Mississauga et dessert neuf destinations intérieures pour le compte de Conquest Vacations. La compagnie a annoncé son intention d'augmenter sa flotte de 5 à 11 aéronefs d'ici le printemps 2003.

Le marché a également vu l'arrivée de deux nouveaux venus : HMY Airways, de Vancouver, a inauguré des vols affrétés internationaux vers le Mexique, Manchester, Las Vegas et Los Angeles à l'aide de deux appareils au mois de novembre; la compagnie Zoom Airlines, établie à Ottawa, a commencé à desservir des destinations soleil dans le Sud en décembre 2002, de concert avec Go Travel Direct Vacations.

COMPAGNIES AÉRIENNES ÉTRANGÈRES

Douze compagnies aériennes américaines desservent 17 villes canadiennes, alors que 30 compagnies aériennes étrangères desservent le Canada (essentiellement Montréal, Toronto et Vancouver) vers 39 destinations internationales dans 28 pays. Pour une liste des compagnies étrangères qui desservent le Canada régulièrement, voir le tableau A9-5 de l'addendum.

COMPAGNIES AÉRIENNES DU GRAND NORD

Un certain nombre de compagnies aériennes desservent le Grand Nord tout au long de l'année, aussi bien par des vols réguliers que des vols affrétés, à l'aide d'appareils mixtes qui transportent à la fois du fret et des passagers. Les principaux protagonistes sont First Air, Canadian North (incorporé sous le nom Air NorTerra) et Air North, qui appartiennent tous en totalité ou en partie à des groupes autochtones. Air North est le plus récent nouveau venu, puisque la compagnie est entrée en service en juin 2002. Canadian North offre des services vers les localités plus éloignées depuis 2002 en vertu de nouveaux accords de partage de codes avec Kenn Borek Air et North-Wright Airways.

TRANSPORTEURS RÉGIONAUX

Des compagnies de moindre importance assurent également des vols dans tout le Canada, en particulier vers les localités éloignées, dans des marchés spécialisés (p. ex. les vols de Bearskin Airlines qui relient Ottawa à Toronto/Buttonville, de même que les vols en hydravion et en hélicoptère en Colombie-Britannique) et comme services de remplacement sur certains marchés régionaux (comme Hawkair en Colombie-Britannique et Provincial Airlines dans l'Est du Canada). Pour une liste de ces transporteurs régionaux les plus importants et de leurs principaux secteurs d'exploitation, voir le tableau A9-6 de l'addendum.

COMPAGNIES TOUT-CARGO

Un certain nombre de compagnies tout-cargo assurent des vols en avion à réaction pour le compte de la Société canadienne des postes, des compagnies de messageries, des transitaires, des groupeurs et des expéditeurs. Mentionnons entre autres All-Canada Express, Cargojet Canada et ICC Canada, qui sont basées à Mississauga, Kelowna Flightcraft de la Colombie-Britannique et Morningstar Air Express d'Edmonton. Cargojet Canada est le dernier arrivé sur le marché, après avoir racheté Canada 3000 Cargo Inc. Plus récemment, cette compagnie a également acheté des actions de Winnport Logistics de Winnipeg.

AVIATION GÉNÉRALE

L'aviation générale représente près de la moitié de tous les mouvements d'aéronefs aux aéroports contrôlés au Canada, même si une bonne part des activités en 2002 s'est déroulée dans des aéroports non contrôlés.

AVIATION COMMERCIALE

Le nombre réel de compagnies aériennes qui exploitent des vols au Canada est beaucoup plus important que ne le laisse présumer la section précédente. À la fin de 2002, l'Office des transports du Canada a déclaré qu'il y avait plus de 2 000 licences d'exploitation en service. Le tableau A9-7 de l'addendum illustre le nombre de licences en service au 31 décembre 2002.

Un résumé du nombre de licences de membres du personnel délivrées par Transports Canada confirme l'importance du secteur de l'aviation commerciale. Le nombre de licences commerciales détenues en 2002 équivaut à peu près au nombre de licences de transport aérien. Le tableau A9-8 de l'addendum résume le nombre de licences de membres du personnel délivrées, alors que le tableau A9-9 illustre la ventilation provinciale de ces licences.

Les services aériens spécialisés désignent les services qui ne comportent pas de transport de passagers ou de fret entre deux points. Ils englobent des services aussi divers que l'entraînement au pilotage, le saut en parachute, les vols en planeur, la lutte aérienne contre les feux de forêt et contre les incendies, les inspections aériennes et les travaux de construction, la photographie et l'arpentage aériens, la publicité, les sondes météorologiques, l'épandage des cultures et l'exploitation forestière par hélicoptère de même que les services d'aéroglisseur. Certaines grandes compagnies (comme Canadian Helicopters) sont représentées dans ce secteur, mais beaucoup d'entre elles sont de tous petits exploitants qui desservent des marchés locaux.

AVIATION D'AFFAIRES

L'aviation d'affaires a poursuivi sa croissance en 2002 grâce à la copropriété, qui permet à des particuliers ou à des entreprises qui ne pourraient pas autrement posséder leur propre aéronef d'acquérir des parts d'un aéronef en achetant des unités de temps de vol. Ce type de formule est réglementé au Canada comme un service aérien commercial.

AVIATION DE LOISIR

L'aviation de loisir, sous ses diverses formes, représente le gros des activités d'aviation générale. Ces activités ont représenté près des deux tiers des pilotes du Canada et les trois quarts de tous les aéronefs immatriculés au Canada en 2002. C'est également le segment le plus important des activités d'aviation civile au Canada. La plupart des aéronefs de loisir sont des avions standards, mais ce segment englobe aussi tous les autres types d'avions de loisir comme les ultralégers, les planeurs et les aérostats, pour ne nommer qu'eux. Pour d'autres précisions sur les types d'avions exploités, voir le tableau A9-10 de l'addendum.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

En 2001, le total des recettes générées par l'industrie du transport aérien a baissé pour la première fois depuis 1993, de 8,4 %. Des baisses ont été observées sur la plupart des marchés passagers de même que dans le domaine du fret. Bien que les prix des vols aient reculé de 3,6 %, cela n'a pas suffi à stimuler la demande globale,

qui a diminué de 5 %; un tel tableau ne s'était pas vu depuis la fin des années 1970. Le trafic passagers des transporteurs aériens canadiens devrait à nouveau diminuer en 2002, en raison de l'augmentation des coûts des voyages en avion.

La restructuration continue de l'industrie du transport aérien a donné des gains de productivité de 5,2 %, ce qui marque une relance par rapport à la baisse enregistrée en 2000. Toutefois, ces gains ont été neutralisés par une forte augmentation du prix des facteurs, essentiellement de la main-d'œuvre. En définitive, les coûts unitaires ont progressé de 1,5 % en 2001. Depuis 1991, les gains de productivité ont été limités à 0,9 % par an, la moitié des gains étant enregistrés par les secteurs confondus du transport ferroviaire des marchandises, du transport aérien du fret et du camionnage. Les prix des facteurs, qui sont pour la plupart indépendants de la volonté de l'industrie, ont progressé de 4,2 %, soit 2,6 fois plus vite que l'inflation générale. Il en résulte que les coûts unitaires ont augmenté de 3,3 % par an entre 1996 et 2001.

L'industrie du transport aérien a connu une année difficile en 2001. Air Canada a déclaré un déficit global de 1,3 milliard $, Canada 3000 a cessé d'exister et Air Transat s'est restructurée. Contrairement à la tendance générale, WestJet a déclaré un bénéfice de 37 millions $. En 2002, malgré une amélioration de la situation, l'industrie a continué d'éprouver de sérieuses difficultés. En dépit de recettes se chiffrant à 9,8 milliards $, Air Canada a déclaré des pertes de 428 millions $. WestJet a déclaré des bénéfices de 51,8 millions $ et la société mère d'Air Transat, Transat A.T. Inc., a enregistré un bénéfice net de 7,8 millions $.

Pour plus d'information sur les prix, la productivité et les résultats financiers, veuillez consulter les tableaux A2-61 à A2-64 de l'addendum.

TRANSPORT DU FRET

Le fret aérien est transporté dans la soute à bagages des avions de passagers et à bord d'avions mixtes et d'avions tout-cargo. Étant donné que le transport du fret aérien intérieur est assuré dans un milieu déréglementé, aucune limite n'est imposée aux trajets, à la capacité ou à la tarification. Les services de fret aérien transfrontaliers et internationaux sont offerts dans le cadre d'accords bilatéraux de transport aérien, d'accords internationaux et de politiques nationales. Il n'y a actuellement aucun transporteur canadien sur le marché des vols tout-cargo internationaux (non transfrontaliers), même si les avions à passagers transportent du fret dans leurs soutes.

Il existe au Canada plusieurs exploitants qui assurent des vols tout-cargo, avec un total de 50 appareils et des recettes globales de 300 millions $ en 2002. Air Canada offre des services de fret aérien dans le cadre de ses vols passagers réguliers. En 2002, les recettes générées par le fret aérien ont représenté 6 % des recettes totales d'Air Canada. Air NorTerra et First Air exploitent également des services aériens tout-cargo dans le Grand Nord, aux côtés de nombreux autres petits exploitants.

Le tableau A9-11 de l'addendum illustre le volume de marchandises transportées par les transporteurs canadiens à bord de vols tout-cargo entre 1993 et 2001. Entre 2000 et 2001, le nombre de tonnes transportées a reculé sur tous les marchés, en particulier sur les marchés transfrontaliers et internationaux, qui ont connu des baisses. La baisse n'a été que de 2 % sur le marché intérieur. Le tableau A9-12 de l'addendum illustre les recettes d'exploitation générées par le fret transporté à bord des vols tout-cargo des transporteurs canadiens. Entre 2000 et 2001, les recettes intérieures ont régressé de 7 %, alors que les recettes internationales et transfrontalières (confondues) sont demeurées stables.

Le tableau A9-13 de l'addendum compare la valeur des marchandises expédiées par avion par rapport aux autres modes de transport. Les échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis ont régulièrement augmenté entre 1997 et 2000, et la baisse enregistrée en 2001 s'est maintenue en 2002, avec un recul de 6,5 milliards $, ou 15 %. Cette baisse est légèrement plus élevée dans le secteur des importations que dans celui des exportations. La part du total des échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis a été de 6,5 % en 2002, contre 8,1 % en 2000.

Comme l'indique le tableau A9-13 de l'addendum, les échanges commerciaux par avion entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis ont également baissé en 2002, passant de 39,9 milliards à 38,7 milliards $, même si la baisse a été plus lente qu'en 2001. À l'instar de la situation avec les États-Unis, la perte a été légèrement plus élevée dans le secteur des importations que dans celui des exportations. Les échanges ont continué d'être axés sur les importations, qui ont représenté plus du double de la valeur des biens exportés. La part de l'avion dans la valeur totale des échanges avec d'autres pays a reculé de 22,6 % à 21,5 %.

Des marchandises expédiées par avion, 85 % étaient destinées ou provenaient des provinces de l'Est. Comme prévu, les États-Unis, les pays d'Europe de l'Ouest et les pays d'Asie ont été les principaux marchés vers lesquels le Canada a expédié des produits par avion. Pour une ventilation régionale des importations et des exportations, voir le tableau A9-14 de l'addendum.

TRANSPORT DES PASSAGERS

TRAFIC

Les événements du 11 septembre 2001 ont eu des répercussions considérables sur le trafic aérien, qui a reculé d'un sommet de 60 millions de passagers en 2000 à environ 55 millions en 2002. C'est le trafic transfrontalier qui a été le plus gravement touché, avec une baisse de 13 % entre 2000 et 2002. Les secteurs international et intérieur ont fait un peu mieux, chaque secteur essuyant des pertes de près de 5 % au cours des deux années. La situation s'est stabilisée depuis septembre 2002, et les résultats n'affichent plus les mêmes baisses d'une année sur l'autre. Toutefois, rien n'indique que le trafic se soit rétabli aux niveaux d'avant septembre 2001. Le tableau 9-3 illustre la baisse constante du trafic depuis le 11 septembre 2001.

TABLEAU 9-3 : TRAFIC DES PASSAGERS AÉRIENS, 1998-2002

(Milliers)

	Intérieurs	*Transfrontaliers*	*Internationaux*	*Total*
Passagers aériens				
1998	26 093	19 010	11 574	56 677
1999	26 645	19 644	12 271	58 560
2000	26 229	20 751	12 990	59 970
2001	25 921	19 371	13 043	58 335
2002	24 936	17 957	12 365	55 258
Variation annuelle (pourcentage)				
1998 – 1999	2,1	3,3	6,0	3,3
1999 – 2000	(1,6)	5,6	5,9	2,4
2000 – 2001	(1,2)	(6,7)	0,4	(2,7)
2001 – 2002	(3,8)	(7,3)	(5,2)	(5,3)

Notes :
Données estimatives pour 2002.
Le trafic des passagers repose sur le nombre de passagers embarqués et débarqués, mais les résultats relatifs au segment intérieur ont été divisés par deux pour éviter de compter en double les passagers.

Source : Statistique Canada

Pour un résumé du trafic en 2001 aux 26 aéroports du RNA, par secteur et par région, voir le tableau A9-15 de l'addendum.

SERVICES

Sur le plan intérieur, les compagnies à faibles coûts ont continué de prendre de l'expansion (voir tableau A9-16 de l'addendum pour une liste des services intérieurs nouveaux et abandonnés). WestJet a pris de l'expansion dans l'Est avec l'ajout de vols à destination de London, Sault Ste. Marie et, surtout, Toronto. Et Jetsgo et SkyService ont ajouté des vols réguliers sur le marché transcontinental et celui du Canada atlantique. Air Canada Tango s'est mise à desservir plusieurs nouvelles destinations, dont Fredericton, Québec, Regina, Saint John, Saskatoon et Thunder Bay. Air North a inauguré un vol par avion à réaction reliant Whitehorse à Calgary, Edmonton et Vancouver.

Les engagements pris par Air Canada au chapitre des vols régionaux à l'endroit du ministre des Transports lorsque la compagnie s'est portée acquéreur des Lignes aériennes Canadien International en décembre 1999 expireront le 4 janvier 2003. À cette date, Air Canada cessera de desservir St. Leonard au Nouveau-Brunswick, Stephenville à Terre-Neuve et Yarmouth en Nouvelle-Écosse. Elle retirera également son code des vols desservant High Level, Peace River et Rainbow Lake en Alberta, même si ces vols continueront d'être assurés par Central Mountain Air. De petits transporteurs remplaceront les services à destination de Yarmouth et Stephenville, mais St. Leonard restera sans desserte aérienne.

En 2002, les services aux aéroports où Air Canada n'avait pas pris le moindre engagement en matière de services régionaux ont pris fin : Campbell River, Comox, Dawson Creek et Lloydminster, de même que les services reliant Terre-Neuve au Labrador. Tous les transporteurs sont encore tenus de donner un préavis de 120 jours avant l'abandon d'un vol lorsqu'il n'existe pas d'autre service, ou seulement un service minime, sur la route en question. En pareil cas, ils doivent également consulter la collectivité intéressée.

Dans le secteur des vols transfrontaliers, on a constaté l'ajout de routes pour attirer un plus grand nombre de voyageurs d'agrément que de voyageurs d'affaires, comme en témoigne l'inauguration de nouveaux vols à destination de destinations soleil comme Hawaii, la Floride et le Sud-Ouest des États-Unis l'hiver. Plusieurs compagnies aériennes à Calgary, Montréal et Vancouver ont également inauguré des services uniquement l'été. Pour plus de précisions sur les services transfrontaliers nouveaux et abandonnés, voir le tableau A9-17 de l'addendum.

Comme l'indique le tableau A9-18 de l'addendum, les changements ont été moins nombreux sur les marchés internationaux. Air Canada a ajouté de nouveaux vols à destination d'Amsterdam, Madrid, Dublin et Shannon. La compagnie a également ajouté Rome à la suite du remaniement de l'accord bilatéral de transport aérien entre le Canada et l'Italie. Air Canada a cessé de desservir l'Argentine, l'Australie, Zurich, Taipei et Milan, toutefois la compagnie entend reprendre ses vols à

destination de Zurich et Taipei durant l'été 2003. Pour ce qui est des transporteurs étrangers, Austrian Airlines, Alitalia et Mexicana ont ajouté des vols à destination du Canada, alors que les vols à destination de la Havane, de San Salvador et de San Jose assurés par TACA/LACSA ont été abandonnés.

CONCURRENCE

Les turbulences de l'économie, la hausse des prix du carburant et les séquelles des attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis ont continué de se faire sentir dans toute l'industrie du transport aérien en 2002. Dans le monde entier, les compagnies aériennes se sont évertuées à s'adapter à l'évolution de la conjoncture du marché et à préserver leur rentabilité économique.

Sur le plan intérieur, il y a eu des mouvements considérables dans les parts de capacité. La part du marché intérieur d'Air Canada a reculé de 78 % en décembre 2001 à 67 % en décembre 2002, en dépit de la multiplication des vols de Tango et de l'inauguration de Zip. WestJet a poursuivi son expansion dans l'Ouest, s'appropriant près de 50 % de la part de ce marché et 20 % de la part du marché national. La compagnie a également inauguré ses premiers vols à destination de Toronto, au départ de Calgary, Edmonton et Vancouver. CanJet, qui avait été vendue à Canada 3000 en 2001, a repris sa desserte du Canada atlantique et des provinces du Centre du Canada en juin 2002. Jetsgo, qui a fait son entrée sur le marché en juin 2002, a eu un impact concurrentiel sur plusieurs routes au Canada. Des transporteurs comme First Air et Air NorTerra ont pris de l'expansion dans le Nord, alors que SkyService a multiplié ses vols intérieurs et qu'Air Transat est demeurée le principal transporteur d'affrètement international du Canada.

Pour des renseignements plus détaillés sur la part de la capacité intérieure par compagnie et par région en décembre 2002, voir les tableaux A9-19 et A9-20 de l'addendum, et le tableau A9-21 pour le résumé des résultats des 25 principaux marchés desservis.

ISBN-0-662-86632-0

9 780662 866329

Cat. No. T1-10/2001F
ISBN 0-662-88878-2

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2002"